

北海道新幹線開業前の現況、函館市民及び来街者の意識調査 第2 報 - 並行在来線問題を含めて -

著者	大橋 美幸
雑誌名	函大商学論究
巻	48
号	1
ページ	111-184
発行年	2015-09
URL	http://doi.org/10.18896/00000013



北海道新幹線開業前の現況、 函館市民及び来街者の意識調査 第2報 ー並行在来線問題を含めて

大 橋 美 幸

1. はじめに

2015年末の北海道新幹線開業まで10か月となった。

前報¹⁾の開業1年10か月前の意識と比較し、開業後に継続して分析を行うための基礎的資料を作成する。昨年5月に北海道新幹線の並行在来線である江差線の一部が廃止されており、代替バスが運行されている。北海道新幹線開業後には残りの全線を第三セクターの道南いさりび鉄道に移管することが予定されている。このため、本稿では廃止及び第三セクター化される在来線の沿線住民に対して利用状況等を含めて調査を行う。

2. 並行在来線の廃止及び第三セクター化

新幹線開業時に並行する在来線がJRから経営分離されることがある。

北陸新幹線では、1997年の高崎ー長野間の開業時に、高崎ー横川間、篠ノ井ー長野間がJRのまま維持された一方で、横川ー軽井沢間が廃止され代替バスが導入され、軽井沢ー篠ノ井間が第三セクターのしなの鉄道に移管された。並行在来線がJRから分離されたはじめての事例である。

加えて2015年、長野ー金沢開業時に並行在来線が第三セクター4社に引き継がれた。長野ー妙高高原間がしなの鉄道、妙高高原ー直江津間と直江津ー市振間がえちごトキめき鉄道、市振ー倶利伽羅間があいの風とやま鉄道、倶利伽羅ー金沢間がIRいしかわ鉄道へそれぞれ移管された。

東北新幹線では、2002年、盛岡－八戸間の開業時に、盛岡－目時間がIGRいわて銀河鉄道、目時－八戸間が青い森鉄道という第三セクターにそれぞれ移管された。その後、2010年、八戸－新青森の開業時に、八戸－青森間が第三セクターの青い森鉄道に移管され、青森－新青森間はJRのまま維持された。

九州新幹線では、2004年、新八代－鹿児島中央間開業時に、新八代－八代間、川内－鹿児島中央間がJRのまま維持される一方で、八代－川内間が第三セクターの肥薩おれんじ鉄道に移管された。

北海道新幹線では、2016年の新青森－新函館北斗間開業前の2013年5月に江差線の江差－木古内間が廃止され、開業時に木古内－五稜郭間が第三セクターの道南いさりび鉄道に移管される予定である。

それぞれの第三セクター鉄道への移管後の運賃水準の変化を見ると、2009年6月時点で、しなの鉄道は1.24倍（通勤定期1.49倍、通学定期1.61倍）、青い森鉄道は1.37倍（定期運賃1.65倍、通学定期1.65倍）、IGRいわて銀河鉄道1.58倍（通勤定期2.12倍、通学定期1.65倍）、肥薩おれんじ鉄道は1.28倍（通勤定期1.29倍、通学定期1.27倍）になっている。道南いさりび鉄道は1.3倍の料金設定が計画されている²⁾。

しなの鉄道（北陸新幹線開業前の沿線人口72.7万人・営業区間65.1km）の軽井沢－篠ノ井間は1時間に1～2本が運行されているが、年間利用者数は開業時の1200万人から10年後に1050万人へと減少し、特に通勤・通学定期以外での減少が大きくなっている。3回の運賃値下げを実施し、実施時に一時的に乗客数が増加したものの、再び減少している。新幹線駅までの交通手段としては自家用車が半数を占め、しなの鉄道は3割である³⁾。2014年の金沢延伸によって移管された長野－妙高高原間は年間約3～4億円の赤字が見込まれている⁴⁾。

肥薩おれんじ鉄道（沿線人口36.9万人・営業区間116.9km）では、開業後に増便が図られ、JR在来線との接続時間がおおむね10分前後となってい

るが、年間利用者数は開業時の188万人から4年後に160万人へと減少している⁵⁾。

道南いさりび鉄道は、沿線人口33.3万人、営業区間37.8kmであり、現行通り1日9～10本の運行が予定されている。現在、一日に2200人の利用があり、開業後の2015年に2150人、10年後に1800人の利用が予測されている⁶⁾。加えて、夏の時期に観光列車をはじめ、道南食材の食事等が提供される計画である。

3. 開業10か月前の沿線の市民及び来街者の意識調査

2015年5月に函館駅・五稜郭公園電停周辺において街頭アンケート、6月に函館市内の研修会において集合アンケートを行った。2015年6月・7月、函館市及び北斗市の新幹線開業PRイベントにおいて来場者アンケート、函館市の定期観光バスの乗客アンケート、木古内町において郵送アンケートを行った。すべて合わせて集計を行った。

函館市は北海道新幹線開業地区の中核を担う観光都市であり、北斗市は新幹線駅が開業する。JR函館から北斗の新幹線駅まではアクセス列車が走る予定である。函館市及び北斗市に隣接する七飯町に新幹線基地が完成しており、観光地の大沼公園が新幹線駅の近くにある。木古内町は新幹線新駅が開業するとともに、並行在来線の江差線が廃止及び第三セクター化される地域である。なお、北海道新幹線は2030年度末までに札幌までの延伸が予定されている。

調査項目は回答者基本属性（性別、年代、居住地など）、北海道新幹線の認知度と利用意向、開業による地元経済・社会への影響予測、現時点での函館観光、並行在来線の廃止・第三セクター化による利用状況の変化等である。1年前の意識調査と比較を行うため、北海道新幹線の認知度と利用意向、開業による地元経済・社会への影響予測、現時点での函館観光について、項目を合わせて調査を行った。

回答者の居住地別に分析を行い、合わせて、1年前の意識調査との比較を行った。

回収数3136。

(1) 回答者基本属性

男性1480人(49.7%)、女性1495人(50.3%)。男女ほぼ同じくらいである。

年代は19歳以下388人(12.9%)、20代431人(14.3%)、30代361人(12.0%)、40代358人(11.9%)、50代409人(13.6%)、60代557人(18.5%)、70代400人(13.3%)、80歳以上114人(3.8%)。60代が最も多く、幅広い年代にわたっている。

職業は小学生33人(1.1%)、中学生58人(2.0%)、高校生174人(5.8%)、短大・専門・大学生367人(12.3%)、会社員784人(26.3%)、公務員145人(4.9%)、自営業171人(5.7%)、パート・アルバイト244人(8.2%)、専業主婦・無職944人(31.7%)、その他57人(1.9%)。専業主婦・無職が3割であり、会社員が続く。その他は議員等である。

居住地は函館市内1380人(45.7%)、函館市以外道内703人(23.3%)、北海道以外920人(30.5%)、海外14人(0.5%)。函館市以外道内は札幌119人、七飯80人、北斗155人、木古内252人等である。北海道以外は東北256人、北関東(栃木、群馬、茨城、埼玉)117人、南関東(東京、神奈川、千葉)315人、北陸22人、中部63人、近畿83人、中国・四国39人、九州・沖縄47人である。海外は中国1人、台湾1人、韓国1人、アメリカ1人、フランス1人、シンガポール1人、オーストラリア1人、ブラジル1人等である。

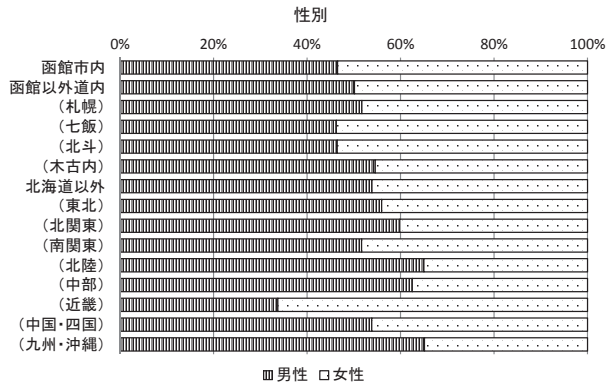
居住地別に性別、年代、職業を見ると、性別は人数が少ないところで若干偏りが見られる(北陸、中部でやや男性が多く、近畿でやや女性が多い)が、おおむね男女半数ずつくらいである【図表1.1】。年代は、木古内町を除く北海道、北陸でやや若年層が多いが大きな差はみられない【図表1.2】。職業は年代の差によって専業主婦・無職に若干の幅があるくらいである【図表

1.3】。

それぞれ1年前の意識調査（回収数3200）を比べると、1年前の意識調査では男性42.8%、女性57.2%であり、今回よりも若干女性が多いが大きな差は見られない。居住地別に見ても違いはなく全般的な傾向である【表1.4】。年代は1年前の意識調査で19歳以下23.1%、20代13.7%、30代11.2%、40代13.9%、50代14.1%、60代12.9%、70代8.5%、80歳以上2.5%であり、今回よりも若干若年者が多いが大きな差は見られない。居住地別に見ても違いはなく全般的な傾向である【表1.5】。職業は小学生3.8%、中学生3.5%、高校生12.0%、短大・専門・大学生8.2%、会社員25.9%、公務員6.1%、自営業4.6%、パート・アルバイト8.9%、専業主婦・無職24.2%、その他3.0%であり、大きな差は見られない。居住地別に見ても同様である【表1.6】。居住地は函館市内65.5%、函館市以外道内21.8%、北海道以外12.2%、海外0.4%であり、今回よりも函館市内がやや多い。このため、1年前と比べる際は居住地別に分けて比較を行う。

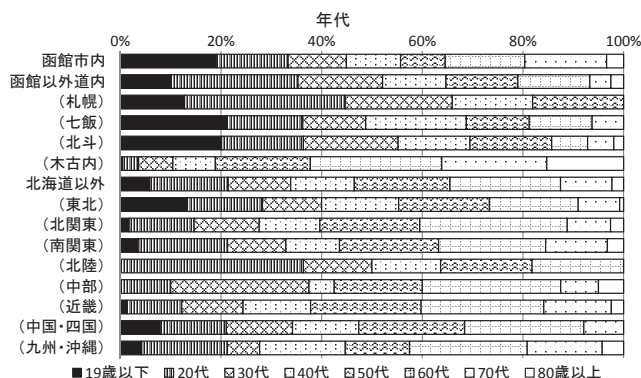
図表 1.1 性別

		性別		合計
		男性	女性	
居住地	函館市内	630 46.5%	724 53.5%	1354 100.0%
	函館以外道内	344 50.1%	342 49.9%	686 100.0%
	（札幌）	60 51.7%	56 48.3%	116 100.0%
	（七飯）	37 46.3%	43 53.8%	80 100.0%
	（北斗）	72 46.5%	83 53.5%	155 100.0%
	（木古内）	131 54.6%	109 45.4%	240 100.0%
	北海道以外	480 53.9%	411 46.1%	891 100.0%
	（東北）	141 56.0%	111 44.0%	252 100.0%
	（北関東）	70 59.8%	47 40.2%	117 100.0%
	（南関東）	155 51.7%	145 48.3%	300 100.0%
	（北陸）	13 65.0%	7 35.0%	20 100.0%
	（中部）	25 62.5%	15 37.5%	40 100.0%
	（近畿）	27 33.8%	53 66.3%	80 100.0%
	（中国・四国）	21 53.8%	18 46.2%	39 100.0%
	（九州・沖縄）	28 65.1%	15 34.9%	43 100.0%
	海外	4	7	11



図表 1.2 年代

	年代								合計
	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	
居住 函館市内	260 19.0%	195 14.3%	158 11.6%	147 10.8%	121 8.9%	216 15.8%	222 16.3%	46 3.4%	1365 100.0%
函館以外道内	70 10.0%	87 12.4%	83 11.9%	92 13.2%	109 15.6%	131 18.7%	80 11.4%	47 6.7%	699 100.0%
（札幌）	12 10.1%	30 25.2%	20 16.8%	15 12.6%	17 14.3%	17 14.3%	5 4.2%	3 2.5%	119 100.0%
（七飯）	17 21.3%	12 15.0%	10 12.5%	16 20.0%	10 12.5%	10 12.5%	5 6.3%	0 0.0%	80 100.0%
（北斗）	31 20.1%	25 16.2%	29 18.8%	22 14.3%	25 16.2%	11 7.1%	8 5.2%	3 1.9%	154 100.0%
（木古内）	1 0.4%	8 3.2%	17 6.8%	21 8.4%	47 18.9%	65 26.1%	52 20.9%	38 15.3%	249 100.0%
北海道以外	53 5.8%	142 15.6%	113 12.4%	115 12.6%	173 19.0%	200 22.0%	93 10.2%	21 2.3%	910 100.0%
（東北）	34 13.3%	38 14.9%	30 11.8%	39 15.3%	46 18.0%	45 17.6%	21 8.2%	2 0.8%	255 100.0%
（北関東）	2 1.7%	15 12.9%	15 12.9%	14 12.1%	23 19.8%	34 29.3%	10 8.6%	3 2.6%	116 100.0%
（南関東）	11 3.5%	55 17.7%	36 11.6%	33 10.6%	61 19.7%	66 21.3%	38 12.3%	10 3.2%	310 100.0%
（北陸）	0 0.0%	8 36.4%	3 13.6%	3 13.6%	4 18.2%	4 18.2%	0 0.0%	0 0.0%	22 100.0%
（中部）	0 0.0%	4 10.0%	11 27.5%	2 5.0%	7 17.5%	11 27.5%	3 7.5%	2 5.0%	40 100.0%
（近畿）	1 1.2%	9 11.0%	10 12.2%	11 13.4%	18 22.0%	20 24.4%	11 13.4%	2 2.4%	82 100.0%
（中国・四国）	3 7.9%	5 13.2%	5 13.2%	5 13.2%	8 21.1%	9 23.7%	3 7.9%	0 0.0%	38 100.0%
（九州・沖縄）	2 4.3%	8 17.0%	3 6.4%	8 17.0%	6 12.8%	11 23.4%	7 14.9%	2 4.3%	47 100.0%
海外	1	6	0	0	1	2	1	0	11
合計	384 12.9%	430 14.4%	354 11.9%	354 11.9%	404 13.5%	549 18.4%	396 13.3%	114 3.8%	2985 100.0%



図表 1.3 職業

		職業										合計
		小学生	中学生	高校生	門・短大・専大・大学生	会社員	公務員	自営業	アルバイト・パート・ア	専業主婦・無職	その他	
居住地	函館市内	19 1.4%	35 2.6%	115 8.5%	225 16.7%	260 19.3%	42 3.1%	55 4.1%	111 8.2%	464 34.5%	20 1.5%	1346 100.0%
	函館以外道内	4 0.6%	16 2.3%	28 4.1%	59 8.6%	181 26.4%	45 6.6%	46 6.7%	78 11.4%	212 30.9%	17 2.5%	686 100.0%
	(札幌)	1 0.9%	6 5.1%	2 1.7%	16 13.7%	45 38.5%	5 4.3%	6 5.1%	12 10.3%	22 18.8%	2 1.7%	117 100.0%
	(七飯)	0 0.0%	2 2.5%	6 7.6%	13 16.5%	21 26.6%	1 1.3%	5 6.3%	11 13.9%	20 25.3%	0 0.0%	79 100.0%
	(北斗)	1 0.7%	6 4.0%	15 9.9%	22 14.6%	46 30.5%	7 4.6%	6 4.0%	11 7.3%	37 24.5%	0 0.0%	151 100.0%
	(木古内)	0 0.0%	0 0.0%	1 0.4%	1 0.4%	41 16.9%	25 10.3%	17 7.0%	36 14.8%	108 44.4%	14 5.8%	243 100.0%
	北海道以外	10 1.1%	7 0.8%	28 3.1%	77 8.5%	329 36.5%	55 6.1%	64 7.1%	53 5.9%	259 28.7%	20 2.2%	902 100.0%
	(東北)	5 2.0%	4 1.6%	15 6.0%	28 11.2%	87 34.7%	24 9.6%	12 4.8%	16 6.4%	55 21.9%	5 2.0%	251 100.0%
	(北関東)	0 0.0%	1 0.9%	0 0.0%	11 9.6%	37 32.2%	11 9.6%	13 11.3%	6 5.2%	35 30.4%	1 0.9%	115 100.0%
	(南関東)	3 1.0%	0 0.0%	10 3.2%	21 6.8%	128 41.3%	4 1.3%	18 5.8%	18 5.8%	101 32.6%	7 2.3%	310 100.0%
	(北陸)	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 14.3%	5 23.8%	5 23.8%	1 4.8%	1 4.8%	5 23.8%	1 4.8%	21 100.0%
	(中部)	0 0.0%	0 0.0%	1 2.4%	2 4.9%	14 34.1%	2 4.9%	6 14.6%	4 9.8%	12 29.3%	0 0.0%	41 100.0%
	(近畿)	0 0.0%	2 2.5%	0 0.0%	3 3.8%	28 35.0%	4 5.0%	6 7.5%	5 6.3%	29 36.3%	3 3.8%	80 100.0%
	(中国・四国)	1 2.7%	0 0.0%	1 2.7%	1 2.7%	17 45.9%	2 5.4%	1 2.7%	2 5.4%	9 24.3%	3 8.1%	37 100.0%
	(九州・沖縄)	1 2.1%	0 0.0%	1 2.1%	8 17.0%	13 27.7%	3 6.4%	7 14.9%	1 2.1%	13 27.7%	0 0.0%	47 100.0%
	海外	0	1	0	3	1	0	0	1	3	0	9
合計		33 1.1%	59 2.0%	171 5.8%	364 12.4%	771 26.2%	142 4.8%	165 5.6%	243 8.3%	938 31.9%	57 1.9%	2943 100.0%

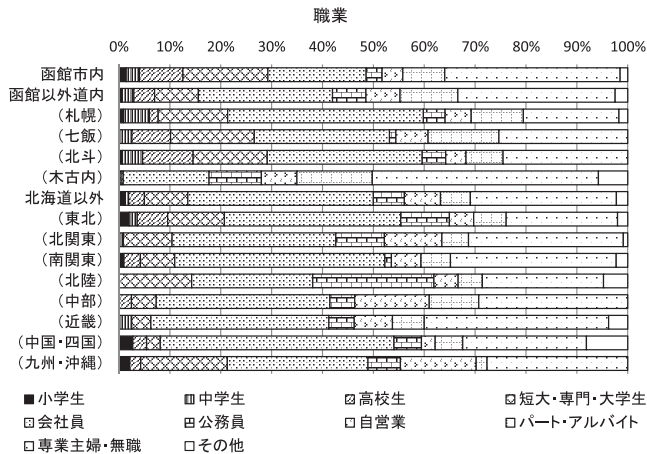


表 1.4 性別 (1 年前の前回調査)

		性別		合計
		男性	女性	
居住地	函館市内	42.5%	57.5%	100.0%
	函館以外道内	43.1%	56.9%	100.0%
	(札幌)	38.9%	61.1%	100.0%
	(七飯)	36.6%	63.4%	100.0%
	(北斗)	43.5%	56.5%	100.0%
	(木古内)	51.6%	48.4%	100.0%
	北海道以外	42.8%	57.2%	100.0%
	(東北)	39.5%	60.5%	100.0%
	(北関東)	37.5%	62.5%	100.0%
	(南関東)	47.0%	53.0%	100.0%
	(中部以南)	44.1%	55.9%	100.0%
合計		42.7%	57.3%	100.0%

表 1.5 年代 (1 年前の前回調査)

		年代								合計
		19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	
居住地	函館市内	24.1%	12.2%	10.7%	13.5%	13.9%	13.2%	9.7%	2.6%	100.0%
	函館以外道内	24.2%	16.2%	10.9%	14.0%	14.4%	11.2%	6.7%	2.5%	100.0%
	(札幌)	28.3%	21.3%	8.7%	12.6%	14.2%	7.9%	5.5%	1.6%	100.0%
	(七飯)	29.8%	19.4%	6.5%	8.9%	16.1%	10.5%	7.3%	1.6%	100.0%
	(北斗)	27.7%	12.8%	13.3%	15.4%	15.9%	6.7%	6.2%	2.1%	100.0%
	(木古内)	29.0%	9.7%	19.4%	16.1%	16.1%	6.5%	3.2%	0.0%	100.0%
	北海道以外	15.9%	15.6%	14.1%	16.4%	14.8%	15.6%	6.3%	1.3%	100.0%
	(東北)	19.1%	19.1%	20.0%	12.2%	12.2%	11.3%	6.1%	0.0%	100.0%
	(北関東)	5.0%	5.0%	10.0%	25.0%	17.5%	30.0%	7.5%	0.0%	100.0%
	(南関東)	23.1%	8.5%	12.0%	17.1%	16.2%	14.5%	6.8%	1.7%	100.0%
	(中部以南)	7.5%	24.5%	11.7%	20.2%	17.0%	13.8%	4.3%	1.1%	100.0%
合計		23.1%	13.7%	11.2%	14.0%	14.1%	13.0%	8.6%	2.5%	100.0%

表 1.6 職業（1年前の前回調査）

		職業										合計
		小学生	中学生	高校生	門・短大・専 門・大学生	会社員	公務員	自営業	パート・アルバイト	専業主婦・無職	その他	
居住地	函館市内	3.5%	2.8%	12.9%	9.1%	23.2%	5.6%	4.7%	9.6%	25.3%	3.1%	100.0%
	函館以外道内	5.0%	4.3%	11.1%	6.7%	28.0%	6.9%	4.1%	8.2%	23.0%	2.6%	100.0%
	（札幌）	16.7%	9.5%	0.0%	5.6%	32.5%	4.8%	5.6%	6.3%	15.1%	4.0%	100.0%
	（七飯）	1.6%	4.0%	18.4%	8.0%	26.4%	5.6%	1.6%	6.4%	27.2%	0.8%	100.0%
	（北斗）	3.1%	4.1%	17.9%	5.6%	22.1%	6.2%	3.6%	13.3%	24.1%	0.0%	100.0%
	（木古内）	0.0%	3.3%	10.0%	10.0%	36.7%	0.0%	0.0%	10.0%	30.0%	0.0%	100.0%
	北海道以外	1.6%	5.0%	8.6%	5.0%	36.8%	6.5%	4.7%	6.8%	21.4%	3.7%	100.0%
	（東北）	1.8%	11.4%	3.5%	7.0%	33.3%	6.1%	5.3%	6.1%	20.2%	5.3%	100.0%
	（北関東）	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	45.0%	7.5%	5.0%	5.0%	32.5%	0.0%	100.0%
	（南関東）	0.9%	0.0%	21.4%	1.7%	35.0%	4.3%	5.1%	7.7%	18.8%	5.1%	100.0%
合計		3.6%	3.4%	12.0%	8.2%	26.0%	6.1%	4.6%	8.9%	24.3%	3.0%	100.0%

（２）北海道新幹線の認知度と利用意向

北海道新幹線開業予定時期の認知度は「知っていた」2184人（72.4%）、「開業は知っていたが予定時期まで知らなかった」559人（18.5%）、「知らなかった」273人（9.1%）である。7割が開業予定時期を知っている。

居住地別に見ると、函館、七飯は8割、北斗、木古内は9割が「知っていた」。同じく、札幌は7割、北海道以外は東北が6割、北関東・南関東は半数が「知っていた」。逆に北陸以南は3～6割が開業自体を「知らなかった」【図表2.1】。

1年前と比較すると、函館市内、函館以外道内、北海道以外ともに変化は見られない。1年を通じて、開業予定時期の認知度はあがっていない【表2.2】

新函館北斗駅の場所は「知っていた」1653人（55.9%）、「JR函館駅と違う場所であることは知っていた」535人（18.1%）、「知らなかった」769人（26.0%）である。半数以上が場所を知っており、2割近くがJR函館駅と違うことは知っていた。

居住地別に見ると、函館が7割、七飯、木古内が8割、北斗は9割が「知っていた」。逆に北海道以外は「知らなかった」が多く、東北の半数、北関東・

南関東の6～7割、北陸以南の7～8割が「知らなかった」【図表2.3】。

1年前と比較すると北斗、北海道以外の東北で「知っていた」人が若干増えている程度であり大きな変化は見られない【表2.4】。

新函館北斗駅・木古内駅開業後の北海道新幹線の利用意向は「利用する予定がある」263人(9.7%)、「ぜひ利用したい」723人(26.6%)、「機会があれば利用したい」1510人(55.5%)、「利用したいと思わない」226人(8.3%)である。「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせると3割を超える。

居住地別に見ると、「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせると北海道内はいずれも4割であり、新幹線駅の近接性等による差は見られない。北海道以外は東北が半数、北関東が3割、南関東が2割、九州・沖縄を除く北陸以南が2割である。東北の利用意向は北海道よりも高くなっている【図表2.5】。

1年前と比較すると、函館、七飯、北斗、木古内で「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせて半数であったものが若干減っている。北海道以外は東北が若干増えているものの、中部以南が若干減っている【表2.6】。利用意向につながる盛り上がりには多少の地域差が見られている。

函館市民(函館市内居住者)に限って、北海道新幹線の認知度、利用意向を見ると、性別による差はあまり見られない【図表2.7、2.10、2.13】。1年前と比較しても変化は見られない【表2.16、2.19、2.22】。

年代では19歳以下で開業予定時期や新幹線駅の場所を「知っていた」人が若干少ない【図表2.8、2.11】。利用意向に差は見られない【図表2.14】。1年前と比較すると開業予定時期や新幹線駅の場所の認知度の年代差は小さくなっており、特に19歳以下で新幹線駅の場所を「知っていた」人が増えている【表2.17、2.20】。認知度の年代差は解消に向かっている。

1年前の利用意向と比較すると、今回、19歳以下で「利用する予定がある」人が若干減り、「利用したいと思わない」人が若干増えている【表2.23】。

職業では公務員で開業予定時期の認知度、利用意向が若干高い以外は大きな差は見られない【図表2.9、2.12、2.15】。1年前は小学生、中学生、高校生、短大・専門・大学生の開業予定時期や新幹線駅の場所の認知度がやや低かったが、職業による差は軽減されている。特に中学生、高校生、短大・専門・大学生で新幹線駅の場所を「知っていた」が増えている【表2.18、2.21】。利用意向では、逆に高校生で「利用する予定がある人」が若干減り、「利用したいと思わない」人が若干増えている【表2.24】。

19歳以下、高校生で利用意向が下がった理由は不明であるが、開業予定時期や新幹線駅の場所の認知度が上がっており、現実的な選択につながっていると考えられる。

函館市、七飯町、北斗市、木古内町の居住者に、新幹線開業後、主に利用する新幹線駅を尋ねると、利用しない人を除いた1289人の複数回答で、「新函館北斗」1021人(79.2%)、「木古内」272人(21.1%)、「その他」13人(1.0%)。新幹線駅までの交通手段は「自家用車」785人(53.5%)、「路線バス」387人(26.4%)、「JR在来線(アクセス列車または第三セクター鉄道)」214人(14.6%)、「その他」80人(5.5%)。「その他」はタクシー、自転車、徒歩であった。

居住地別に見ると、函館、七飯、北斗の在住者はほぼ「新函館北斗」であり、木古内の在住者はほぼ「木古内」である【図表2.25】。新幹線までの交通手段は、函館は半数が自家用車、路線バスが3割、アクセス列車が16%である。七飯は自家用車が6割、路線バスが2割、アクセス列車が2割である。北斗は自家用車が7割、路線バスが2割、アクセス列車または第三セクター鉄道が1割である。木古内は自家用車が6割、路線バスと第三セクター鉄道がそれぞれ数%、その他(自転車や徒歩等)が3割である【図表2.26】。

出張や旅行で関東方面へ行く時の現在の主な交通手段は「鉄道」427人(26.9%)、「飛行機」917人(57.8%)、「自家用車」220人(13.9%)、「その他」22人(1.4%)。「その他」はバス、フェリー等である。飛行機が6割、鉄道

が1/4である。新幹線開業後の交通手段は「変わらない」830人（53.5%）、「新幹線利用」694人（44.7%）、「その他」27人（1.7%）。「新幹線利用」は4割を超えている。その理由を尋ねると「新幹線利用」の人は656人の複数回答で、運賃99人（15.1%）、時間168人（25.6%）、利便性268人（40.8%）、興味187人（28.5%）、その他2人（0.3%）。利便性が4割と多く、興味が続く。その他には飛行機が嫌い、安全等があった。「変わらない」人は783人の複数回答で、運賃251人（32.1%）、時間267人（34.1%）、利便性236人（30.1%）、興味28人（3.6%）、その他5人（0.6%）。時間、運賃、利便性がそれぞれ3割であった。その他には社会規則等があった。

居住地別に見ると、出張や旅行で関東方面へ行く時の現在の主な交通手段は函館、北斗で飛行機が多く、木古内で鉄道が多い【図表2.27】。函館空港への利便性に差があるためと考えられる。新幹線開業後の交通手段の変化は、木古内で新幹線利用が多い。函館、七飯、北斗でも現在の鉄道利用よりも新幹線利用が多くなっており、飛行機や自家用車等、新幹線への乗り換えが予定されている【図表2.28】。

図表 2.1 開業予定時期の認知度

		開業予定時期			合計
		知っていた	開業は知っていた	知らなかった	
居住地	函館市内	1130 82.7%	203 14.9%	33 2.4%	1366 100.0%
	函館以外道内	573 82.0%	99 14.2%	27 3.9%	699 100.0%
	（札幌）	81 68.1%	24 20.2%	14 11.8%	119 100.0%
	（七飯）	67 83.8%	9 11.3%	4 5.0%	80 100.0%
	（北斗）	137 88.4%	17 11.0%	1 .6%	155 100.0%
	（木古内）	225 90.7%	22 8.9%	1 .4%	248 100.0%
	北海道以外	460 50.3%	246 26.9%	209 22.8%	915 100.0%
	（東北）	160 62.5%	72 28.1%	24 9.4%	256 100.0%
	（北関東）	59 50.4%	28 23.9%	30 25.6%	117 100.0%
	（南関東）	162 51.9%	80 25.6%	70 22.4%	312 100.0%
	（北陸）	4 18.2%	8 36.4%	10 45.5%	22 100.0%
	（中部）	12 29.3%	17 41.5%	12 29.3%	41 100.0%
	（近畿）	37 45.1%	23 28.0%	22 26.8%	82 100.0%
	（中国・四国）	15 38.5%	10 25.6%	14 35.9%	39 100.0%
	（九州・沖縄）	11 23.9%	8 17.4%	27 58.7%	46 100.0%
	海外	5	3	3	11
	合計	2168 72.5%	551 18.4%	272 9.1%	2991 100.0%

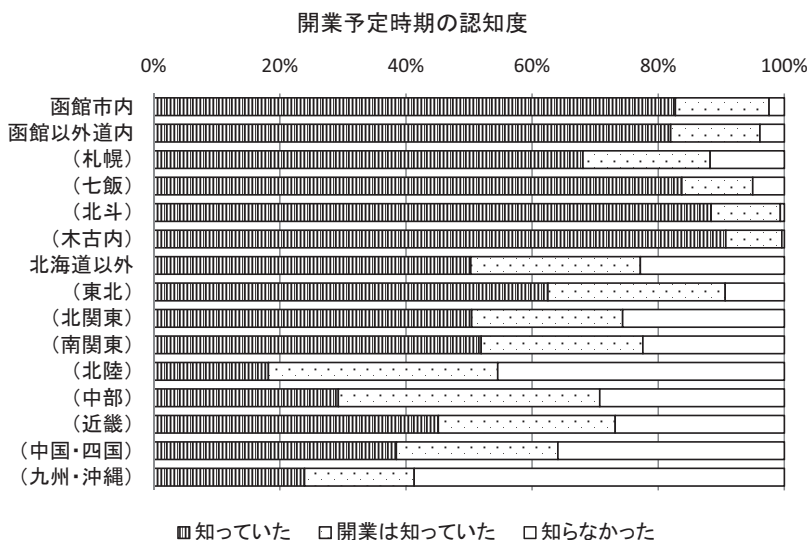


表 2.2 開業予定時期の認知度（1 年前の前回調査）

		開業予定時期			合計
		知っていた	開業は知っていた	知らなかった	
居住地	函館市内	83.7%	10.4%	5.9%	100.0%
	函館以外道内	84.0%	9.3%	6.7%	100.0%
	（札幌）	74.0%	15.7%	10.2%	100.0%
	（七飯）	84.1%	7.1%	8.7%	100.0%
	（北斗）	91.8%	6.2%	2.1%	100.0%
	（木古内）	90.3%	9.7%	0.0%	100.0%
	北海道以外	50.0%	17.3%	32.7%	100.0%
	（東北）	53.6%	16.4%	30.0%	100.0%
	（北関東）	59.0%	15.4%	25.6%	100.0%
	（南関東）	44.7%	15.8%	39.5%	100.0%
	（中部以南）	48.4%	19.4%	32.3%	100.0%
合計		79.5%	11.0%	9.5%	100.0%

図表 2.3 新幹線駅の場所の認知度

	新幹線駅の場所			合計	
	知っていた	JR 函館駅と 違うことは 知っていた	知らなかつ た		
居住地	函館市内	982 73.1%	232 17.3%	129 9.6%	1343 100.0%
	函館以外道内	477 69.2%	137 19.9%	75 10.9%	689 100.0%
	（札幌）	53 45.7%	30 25.9%	33 28.4%	116 100.0%
	（七飯）	60 76.9%	11 14.1%	7 9.0%	78 100.0%
	（北斗）	135 87.1%	11 7.1%	9 5.8%	155 100.0%
	（木古内）	186 75.0%	52 21.0%	10 4.0%	248 100.0%
	北海道以外	180 20.2%	157 17.6%	556 62.3%	893 100.0%
	（東北）	73 29.3%	53 21.3%	123 49.4%	249 100.0%
	（北関東）	25 22.1%	16 14.2%	72 63.7%	113 100.0%
	（南関東）	55 17.9%	51 16.6%	202 65.6%	308 100.0%
	（北陸）	1 4.5%	4 18.2%	17 77.3%	22 100.0%
	（中部）	4 10.0%	9 22.5%	27 67.5%	40 100.0%
	（近畿）	10 12.3%	17 21.0%	54 66.7%	81 100.0%
	（中国・四国）	7 18.9%	5 13.5%	25 67.6%	37 100.0%
	（九州・沖縄）	5 11.6%	2 4.7%	36 83.7%	43 100.0%
	海外	1	1	8	10
	合計	1640 55.9%	527 18.0%	768 26.2%	2935 100.0%

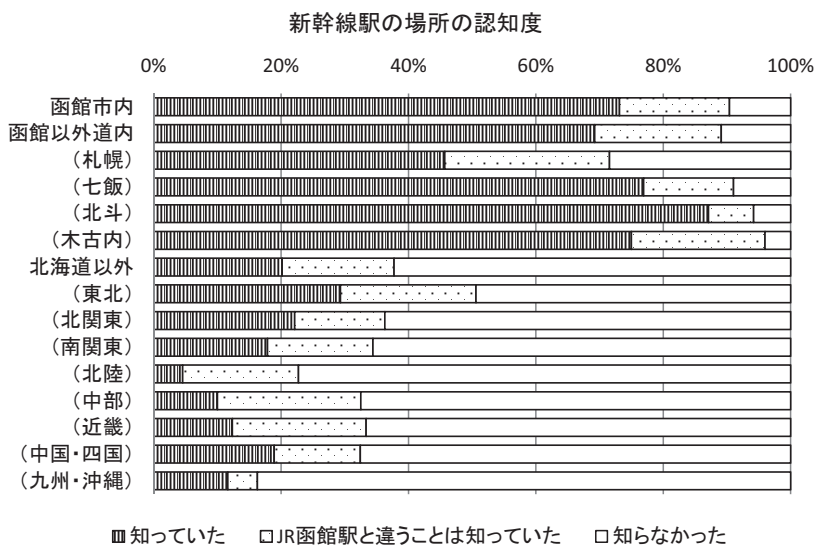


表 2.4 新幹線駅の場所の認知度（1 年前の前回調査）

		新幹線駅の場所			合計
		知っていた	JR 函館駅と 違うことは 知っていた	知らなかつ た	
居住地	函館市内	67.4%	21.0%	11.6%	100.0%
	函館以外道内	64.8%	20.3%	15.0%	100.0%
	(札幌)	45.7%	28.3%	26.0%	100.0%
	(七飯)	72.6%	16.1%	11.3%	100.0%
	(北斗)	80.3%	12.4%	7.3%	100.0%
	(木古内)	74.2%	16.1%	9.7%	100.0%
	北海道以外	20.3%	18.7%	61.0%	100.0%
	(東北)	16.4%	20.9%	62.7%	100.0%
	(北関東)	17.9%	25.6%	56.4%	100.0%
	(南関東)	23.0%	21.2%	55.8%	100.0%
	(中部以南)	20.4%	11.8%	67.7%	100.0%
合計		60.8%	20.5%	18.6%	100.0%

図表 2.5 開業後の北海道新幹線の利用意向

		利用意向				合計
		利用する予定 がある	ぜひ利用し たい	機会があれば 利用したい	利用したいと 思わない	
居住地	函館市内	132 10.8%	334 27.3%	642 52.5%	116 9.5%	1224 100.0%
	函館以外道内	76 12.5%	173 28.4%	321 52.6%	40 6.6%	610 100.0%
	（札幌）	7 6.9%	37 36.6%	50 49.5%	7 6.9%	101 100.0%
	（七飯）	14 20.9%	15 22.4%	32 47.8%	6 9.0%	67 100.0%
	（北斗）	15 10.9%	45 32.6%	67 48.6%	11 8.0%	138 100.0%
	（木古内）	36 16.7%	53 24.5%	115 53.2%	12 5.6%	216 100.0%
	北海道以外	54 6.3%	204 23.8%	533 62.3%	65 7.6%	856 100.0%
	（東北）	29 12.2%	99 41.6%	104 43.7%	6 2.5%	238 100.0%
	（北関東）	6 5.4%	29 25.9%	69 61.6%	8 7.1%	112 100.0%
	（南関東）	12 4.1%	50 17.1%	206 70.5%	24 8.2%	292 100.0%
	（北陸）	3 13.6%	2 9.1%	13 59.1%	4 18.2%	22 100.0%
	（中部）	1 2.6%	7 18.4%	26 68.4%	4 10.5%	38 100.0%
	（近畿）	0 0.0%	12 15.8%	53 69.7%	11 14.5%	76 100.0%
	（中国・四国）	2 5.6%	4 11.1%	28 77.8%	2 5.6%	36 100.0%
	（九州・沖縄）	1 2.4%	1 2.4%	34 81.0%	6 14.3%	42 100.0%
	海外	0	2	2	2	6
	合計	262 9.7%	713 26.4%	1498 55.6%	223 8.2%	2696 100.0%

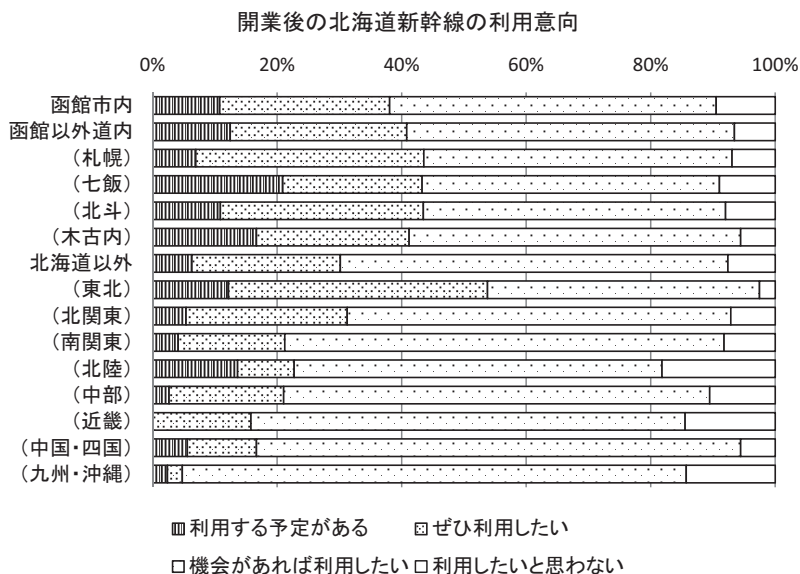


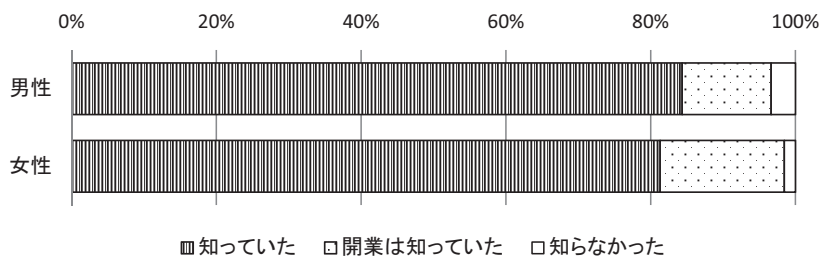
表 2.6 開業後の北海道新幹線の利用意向（1 年前の前回調査）

		利用意向				合計
		利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
居住地	函館市内	15.0%	32.0%	50.1%	2.9%	100.0%
	函館以外道内	13.4%	28.5%	54.5%	3.6%	100.0%
	（札幌）	10.7%	26.4%	56.2%	6.6%	100.0%
	（七飯）	14.8%	33.6%	50.0%	1.6%	100.0%
	（北斗）	18.5%	33.3%	44.4%	3.7%	100.0%
	（木古内）	20.0%	33.3%	46.7%	0.0%	100.0%
	北海道以外	7.4%	26.0%	59.2%	7.4%	100.0%
	（東北）	9.2%	33.0%	56.9%	.9%	100.0%
	（北関東）	5.1%	25.6%	56.4%	12.8%	100.0%
	（南関東）	8.3%	17.4%	61.5%	12.8%	100.0%
	（中部以南）	5.6%	27.0%	59.6%	7.8%	100.0%
合計		13.7%	30.5%	52.2%	3.6%	100.0%

図表 2.7 開業予定時期の認知度（函館市民・性別）

		開業予定時期			合計
		知っていた	開業は知っていた	知らなかった	
性別	男性	528 84.3%	77 12.3%	21 3.4%	626 100.0%
	女性	583 81.3%	123 17.2%	11 1.5%	717 100.0%
合計		1111 82.7%	200 14.9%	32 2.4%	1343 100.0%

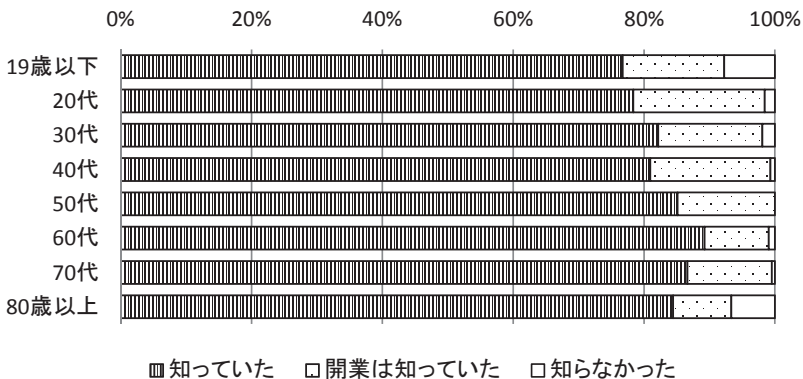
性別による開業予定時期の認知度
（函館市民）



図表 2.8 開業予定時期の認知度（函館市民・年代）

		開業予定時期			合計
		知っていた	開業は知っていた	知らなかった	
年代	19 歳以下	198 76. 7%	40 15. 5%	20 7. 8%	258 100. 0%
	20 代	152 78. 4%	39 20. 1%	3 1. 5%	194 100. 0%
	30 代	129 82. 2%	25 15. 9%	3 1. 9%	157 100. 0%
	40 代	119 81. 0%	27 18. 4%	1 0. 7%	147 100. 0%
	50 代	103 85. 1%	18 14. 9%	0 0. 0%	121 100. 0%
	60 代	191 89. 3%	21 9. 8%	2 0. 9%	214 100. 0%
	70 代	188 86. 6%	28 12. 9%	1 0. 5%	217 100. 0%
	80 歳以上	38 84. 4%	4 8. 9%	3 6. 7%	45 100. 0%
	合計	1118 82. 6%	202 14. 9%	33 2. 4%	1353 100. 0%

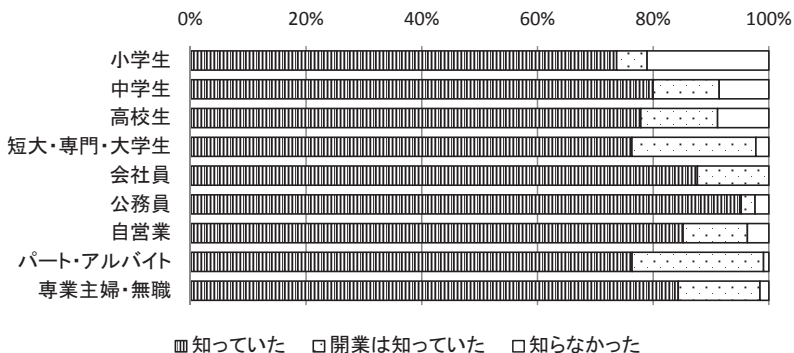
年代別の開業予定時期の認知度
（函館市民）



図表 2.9 開業予定時期の認知度（函館市民・職業）

		開業予定時期			合計
		知っていた	開業は知っていた	知らなかった	
職業	小学生	14 73.7%	1 5.3%	4 21.1%	19 100.0%
	中学生	28 80.0%	4 11.4%	3 8.6%	35 100.0%
	高校生	88 77.9%	15 13.3%	10 8.8%	113 100.0%
	短大・専門・ 大学生	171 76.3%	48 21.4%	5 2.2%	224 100.0%
	会社員	227 87.6%	32 12.4%	0 0.0%	259 100.0%
	公務員	40 95.2%	1 2.4%	1 2.4%	42 100.0%
	自営業	46 85.2%	6 11.1%	2 3.7%	54 100.0%
	パート・アル バイト	84 76.4%	25 22.7%	1 0.9%	110 100.0%
	専業主婦・無 職	388 84.3%	65 14.1%	7 1.5%	460 100.0%
	その他	18 90.0%	2 10.0%	0 0.0%	20 100.0%
	合計	1104 82.6%	199 14.9%	33 2.5%	1336 100.0%

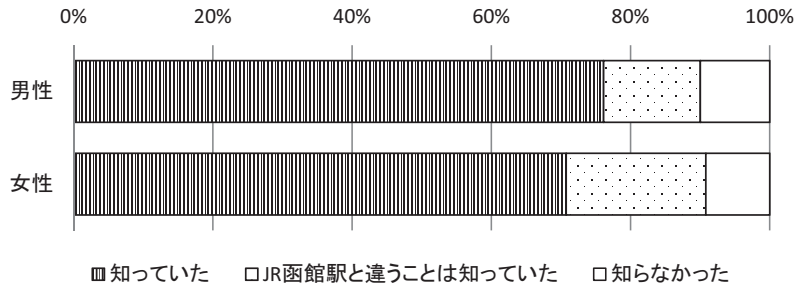
職業別の開業予定時期の認知度
（函館市民）



図表 2.10 新幹線駅の場所の認知度（函館市民・性別）

		新幹線駅の場所			合計
		知っていた	JR 函館駅と 違うことは 知っていた	知らなかつ た	
性別	男性	466 76.1%	85 13.9%	61 10.0%	612 100.0%
	女性	501 70.8%	142 20.1%	65 9.2%	708 100.0%
合計		967 73.3%	227 17.2%	126 9.5%	1320 100.0%

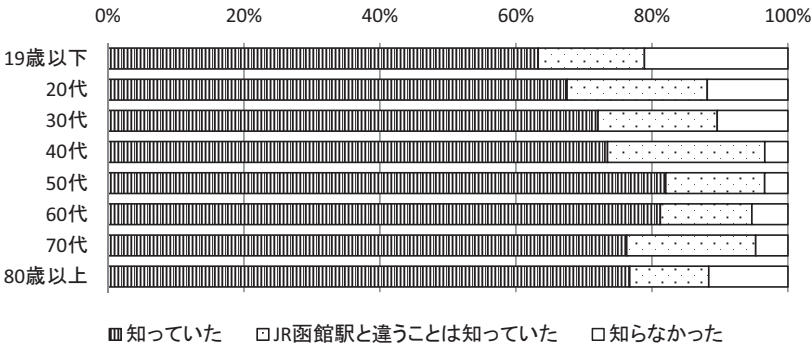
性別による新幹線駅の場所の認知度
（函館市民）



図表 2.11 新幹線駅の場所の認知度（函館市民・年代）

	新幹線駅の場所			合計
	知っていた	JR 函館駅と 違うことは 知っていた	知らなかつ た	
年 19 歳以下	162 63. 3%	40 15. 6%	54 21. 1%	256 100. 0%
代 20 代	131 67. 5%	40 20. 6%	23 11. 9%	194 100. 0%
30 代	111 72. 1%	27 17. 5%	16 10. 4%	154 100. 0%
40 代	108 73. 5%	34 23. 1%	5 3. 4%	147 100. 0%
50 代	96 82. 1%	17 14. 5%	4 3. 4%	117 100. 0%
60 代	169 81. 3%	28 13. 5%	11 5. 3%	208 100. 0%
70 代	161 76. 3%	40 19. 0%	10 4. 7%	211 100. 0%
80 歳以上	33 76. 7%	5 11. 6%	5 11. 6%	43 100. 0%
合計	971 73. 0%	231 17. 4%	128 9. 6%	1330 100. 0%

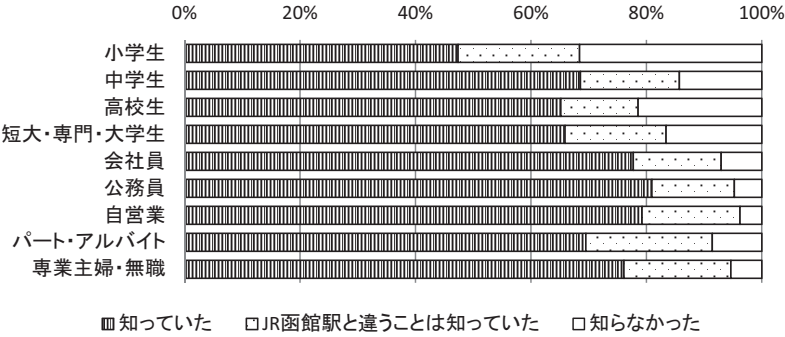
年代別の新幹線駅の場所の認知度
（函館市民）



図表 2.12 新幹線駅の場所の認知度（函館市民・職業）

		新幹線駅の場所			合計
		知っていた	JR 函館駅と違うことは知っていた	知らなかった	
職業	小学生	9 47.4%	4 21.1%	6 31.6%	19 100.0%
	中学生	24 68.6%	6 17.1%	5 14.3%	35 100.0%
	高校生	73 65.2%	15 13.4%	24 21.4%	112 100.0%
	短大・専門・大学生	147 65.9%	39 17.5%	37 16.6%	223 100.0%
	会社員	199 77.7%	39 15.2%	18 7.0%	256 100.0%
	公務員	34 81.0%	6 14.3%	2 4.8%	42 100.0%
	自営業	42 79.2%	9 17.0%	2 3.8%	53 100.0%
	パート・アルバイト	73 69.5%	23 21.9%	9 8.6%	105 100.0%
	専業主婦・無職	341 76.1%	83 18.5%	24 5.4%	448 100.0%
	その他	14 77.8%	4 22.2%	0 0.0%	18 100.0%
	合計	956 72.9%	228 17.4%	127 9.7%	1311 100.0%

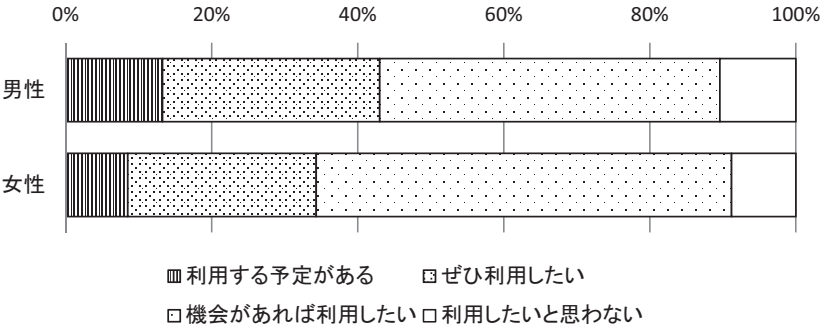
職業別の新幹線駅の場所の認知度
（函館市民）



図表 2.13 開業後の北海道新幹線の利用意向（函館市民・性別）

		利用意向				合計
		利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
性別	男性	74 13.3%	166 29.7%	260 46.6%	58 10.4%	558 100.0%
	女性	55 8.5%	167 25.8%	368 56.9%	57 8.9%	647 100.0%
合計		129 10.7%	333 27.6%	628 52.1%	115 9.6%	1205 100.0%

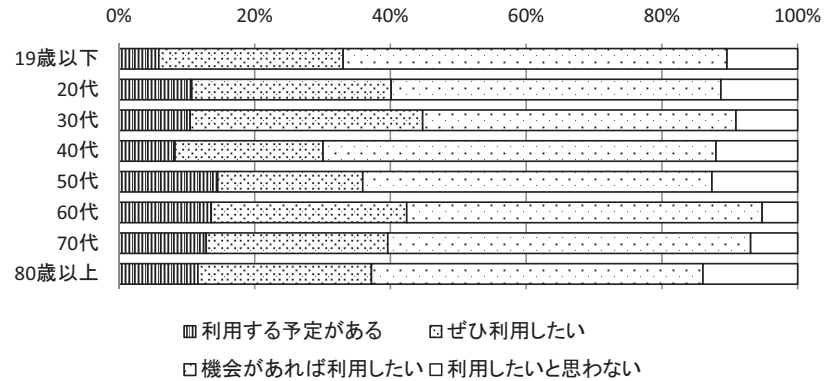
性別による北海道新幹線の利用意向
（函館市民）



図表 2.14 開業後の北海道新幹線の利用意向（函館市民・年代）

	利用意向				合計
	利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
19 歳以下	13 5.9%	60 27.1%	125 56.6%	23 10.5%	221 100.0%
20 代	19 10.7%	52 29.4%	86 48.6%	20 11.3%	177 100.0%
30 代	15 10.5%	49 34.3%	66 46.2%	13 9.1%	143 100.0%
40 代	11 8.3%	29 21.8%	77 57.9%	16 12.0%	133 100.0%
50 代	15 14.6%	22 21.4%	53 51.5%	13 12.6%	103 100.0%
60 代	26 13.6%	55 28.8%	100 52.4%	10 5.2%	191 100.0%
70 代	26 12.9%	54 26.7%	108 53.5%	14 6.9%	202 100.0%
80 歳以上	5 11.6%	11 25.6%	21 48.8%	6 14.0%	43 100.0%
合計	130 10.7%	332 27.4%	636 52.4%	115 9.5%	1213 100.0%

年代別の北海道新幹線の利用意向
（函館市民）



図表 2.15 開業後の北海道新幹線の利用意向（函館市民・職業）

		利用意向				合計
		利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
職業	小学生	1 6.7%	4 26.7%	9 60.0%	1 6.7%	15 100.0%
	中学生	6 18.8%	9 28.1%	13 40.6%	4 12.5%	32 100.0%
	高校生	3 3.2%	27 28.4%	54 56.8%	11 11.6%	95 100.0%
	短大・専門・大学生	16 8.1%	57 28.9%	102 51.8%	22 11.2%	197 100.0%
	会社員	29 12.4%	71 30.5%	116 49.8%	17 7.3%	233 100.0%
	公務員	7 20.6%	13 38.2%	11 32.4%	3 8.8%	34 100.0%
	自営業	6 13.0%	15 32.6%	20 43.5%	5 10.9%	46 100.0%
	パート・アルバイト	10 10.2%	21 21.4%	57 58.2%	10 10.2%	98 100.0%
	専業主婦・無職	51 12.0%	104 24.5%	232 54.6%	38 8.9%	425 100.0%
	その他	2 10.5%	4 21.1%	12 63.2%	1 5.3%	19 100.0%
合計		131 11.0%	325 27.2%	626 52.4%	112 9.4%	1194 100.0%

職業別の北海道新幹線の利用意向
（函館市民）

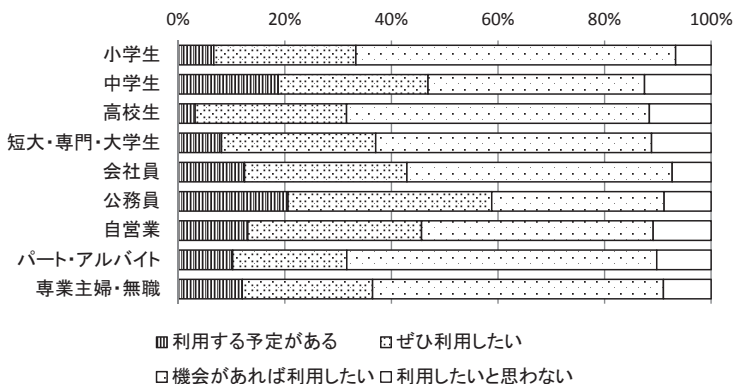


表 2.16 開業予定時期の認知度（1 年前の前回調査：函館市民・性別）

		開業予定時期			合計
		知っていた	開業は知っていた	知らなかった	
性別	男性	82.7%	11.2%	6.1%	100.0%
	女性	84.3%	9.9%	5.7%	100.0%
合計		83.7%	10.5%	5.9%	100.0%

表 2.17 開業予定時期の認知度（1 年前の前回調査：函館市民・年代）

		開業予定時期			合計
		知っていた	開業は知っていた	知らなかった	
年代	19 歳以下	71.5%	15.2%	13.3%	100.0%
	20 代	75.3%	16.7%	8.0%	100.0%
	30 代	83.6%	10.0%	6.4%	100.0%
	40 代	90.2%	8.4%	1.5%	100.0%
	50 代	92.2%	6.4%	1.4%	100.0%
	60 代	93.7%	4.8%	1.5%	100.0%
	70 代	92.3%	6.1%	1.5%	100.0%
	80 歳以上	84.6%	9.6%	5.8%	100.0%
合計		83.9%	10.3%	5.8%	100.0%

表 2.18 開業予定時期の認知度（1 年前の前回調査：函館市民・職業）

		開業予定時期			合計
		知っていた	開業は知っていた	知らなかった	
職業	小学生	68.7%	11.9%	19.4%	100.0%
	中学生	64.3%	17.9%	17.9%	100.0%
	高校生	73.7%	16.4%	9.9%	100.0%
	短大・専門・大学生	72.6%	14.5%	12.9%	100.0%
	会社員	85.4%	9.3%	5.3%	100.0%
	公務員	93.8%	6.2%	0.0%	100.0%
	自営業	89.6%	8.3%	2.1%	100.0%
	パート・アルバイト	82.0%	16.5%	1.5%	100.0%
	専業主婦・無職	91.5%	5.5%	3.0%	100.0%
	その他	91.8%	6.6%	1.6%	100.0%
合計		83.6%	10.5%	5.9%	100.0%

表 2.19 新幹線駅の場所の認知度（1 年前の前回調査：函館市民・性別）

		新函館北斗駅の場所			合計
		知っていた	JR 函館駅とは違うことは知っていた	知らなかった	
性別	男性	70.5%	17.9%	11.6%	100.0%
	女性	65.0%	23.2%	11.8%	100.0%
合計		67.4%	20.9%	11.7%	100.0%

表 2.20 新幹線駅の場所の認知度（1 年前の前回調査：函館市民・年代）

		新函館北斗駅の場所			合計
		知っていた	JR 函館駅と違うことは知っていた	知らなかった	
年代	19 歳以下	46.6%	26.3%	27.1%	100.0%
	20 代	51.8%	31.2%	17.0%	100.0%
	30 代	69.9%	21.5%	8.7%	100.0%
	40 代	80.0%	15.9%	4.1%	100.0%
	50 代	79.1%	16.6%	4.3%	100.0%
	60 代	84.7%	14.2%	1.1%	100.0%
	70 代	77.2%	19.0%	3.7%	100.0%
	80 歳以上	80.4%	11.8%	7.8%	100.0%
合計		67.5%	21.0%	11.5%	100.0%

表 2.21 新幹線駅の場所の認知度（1 年前の前回調査：函館市民・職業）

		新函館北斗駅の場所			合計
		知っていた	JR 函館駅と違うことは知っていた	知らなかった	
職業	小学生	50.7%	17.9%	31.3%	100.0%
	中学生	52.6%	22.8%	24.6%	100.0%
	高校生	47.5%	27.2%	25.3%	100.0%
	短大・専門・大学生	48.6%	27.0%	24.3%	100.0%
	会社員	74.7%	17.4%	7.9%	100.0%
	公務員	89.4%	9.7%	0.9%	100.0%
	自営業	72.9%	17.7%	9.4%	100.0%
	パート・アルバイト	64.9%	28.2%	6.9%	100.0%
	専業主婦・無職	74.3%	20.9%	4.9%	100.0%
	その他	82.0%	13.1%	4.9%	100.0%
合計		67.2%	21.1%	11.7%	100.0%

表 2.22 開業後の北海道新幹線の利用意向（1 年前の前回調査：函館市民・性別）

		利用意向				合計
		利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
性別	男性	19.6%	33.9%	43.5%	3.0%	100.0%
	女性	11.5%	30.7%	55.0%	2.7%	100.0%
合計		14.9%	32.1%	50.1%	2.8%	100.0%

表 2.23 開業後の北海道新幹線の利用意向（1 年前の前回調査：函館市民・年代）

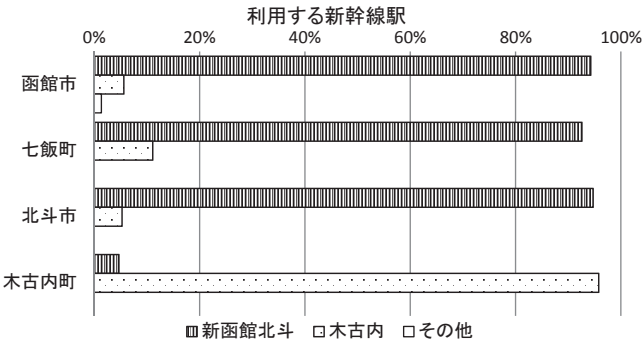
		利用意向				合計
		利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
年代	19 歳以下	13.7%	30.6%	53.5%	2.1%	100.0%
	20 代	11.4%	31.4%	52.2%	4.9%	100.0%
	30 代	13.8%	31.9%	52.9%	1.4%	100.0%
	40 代	15.3%	26.9%	53.4%	4.5%	100.0%
	50 代	12.0%	34.7%	51.1%	2.2%	100.0%
	60 代	19.7%	35.6%	43.6%	1.1%	100.0%
	70 代	22.2%	34.1%	40.0%	3.8%	100.0%
	80 歳以上	12.8%	31.9%	48.9%	6.4%	100.0%
合計		15.0%	31.9%	50.2%	2.9%	100.0%

表 2.24 開業後の北海道新幹線の利用意向（1 年前の前回調査：函館市民・職業）

		利用意向				合計
		利用する 予定がある	ぜひ利用 したい	機会があれば利用 したい	利用したいと思わ ない	
職業	小学生	15.0%	41.7%	43.3%	0.0%	100.0%
	中学生	13.0%	35.2%	46.3%	5.6%	100.0%
	高校生	10.3%	31.7%	56.0%	2.0%	100.0%
	短大・専門・大学生	17.7%	30.4%	47.0%	5.0%	100.0%
	会社員	17.1%	31.4%	48.6%	2.9%	100.0%
	公務員	15.3%	32.4%	48.6%	3.6%	100.0%
	自営業	24.2%	28.6%	44.0%	3.3%	100.0%
	パート・アルバイト	8.9%	27.2%	60.7%	3.1%	100.0%
	専業主婦・無職	13.7%	33.1%	50.8%	2.4%	100.0%
	その他	18.3%	35.0%	41.7%	5.0%	100.0%
合計		14.7%	31.8%	50.5%	3.0%	100.0%

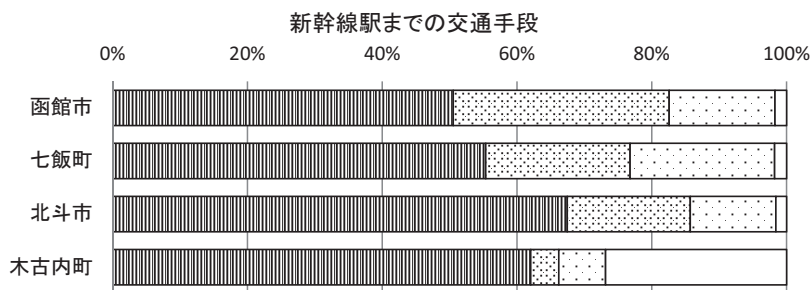
図表 2.25 主に利用する新幹線駅

		利用する新幹線駅		
		新函館北斗	木古内	その他
居住地	函館 (n=891)	840 94.3%	50 5.6%	12 1.3%
	七飯 (n=54)	50 92.6%	6 11.1%	0 0.0%
	北斗 (n=114)	108 94.7%	6 5.3%	0 0.0%
	木古内 (n=214)	10 4.7%	205 95.8%	0 0.0%



図表 2.26 新幹線駅までの交通手段

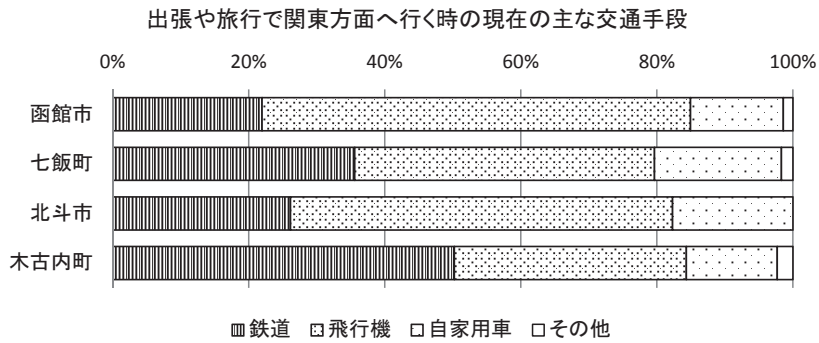
		駅までの交通手段				合計
		自家用車	路線バス	JR 在来線 (アクセス列車) または第三セクター 一鉄道	その他	
居住地	函館	528 50.5%	335 32.1%	164 15.7%	18 1.7%	1045 100.0%
	七飯	31 55.4%	12 21.4%	12 21.4%	1 1.8%	56 100.0%
	北斗	85 67.5%	23 18.3%	16 12.7%	2 1.6%	126 100.0%
	木古内	134 62.0%	9 4.2%	15 6.9%	58 26.9%	216 100.0%



▨ 自家用車 ▨ 路線バス □ JR在来線(アクセス列車)または第三セクター一鉄道 □ その他

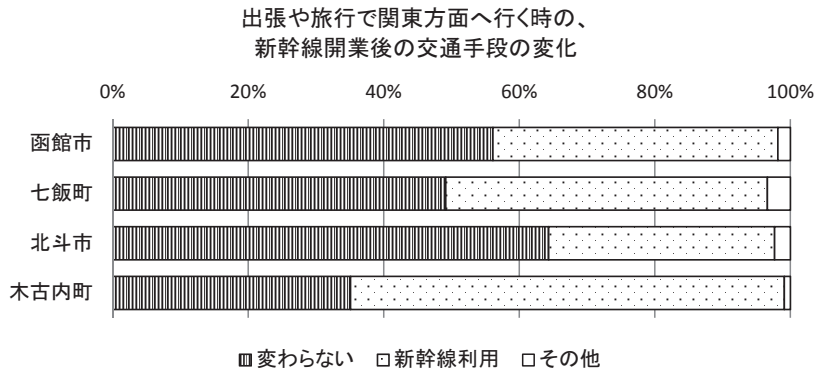
図表 2.27 出張や旅行で関東方面へ行く時の現在の主な交通手段

		現在の主な交通手段				合計
		鉄道	飛行機	自家用車	その他	
居住地	函館	248 22.0%	711 63.0%	154 13.6%	16 1.4%	1129 100.0%
	七飯	21 35.6%	26 44.1%	11 18.6%	1 1.7%	59 100.0%
	北斗	34 26.2%	73 56.2%	23 17.7%	0 0.0%	130 100.0%
	木古内	109 50.2%	74 34.1%	29 13.4%	5 2.3%	217 100.0%



図表 2.28 出張や旅行で関東方面へ行く時の、新幹線開業後の交通手段の変化

		開業後の交通手段			合計
		変わらない	新幹線利用	その他	
居住地	函館	610 56.1%	457 42.0%	20 1.8%	1087 100.0%
	七飯	29 49.2%	28 47.5%	2 3.4%	59 100.0%
	北斗	83 64.3%	43 33.3%	3 2.3%	129 100.0%
	木古内	79 35.1%	144 64.0%	2 0.9%	225 100.0%



(3) 北海道新幹線開業による地元経済・社会への影響予測

北海道内に居住する人に開業による地元への影響を尋ねたところ、経済・社会全体については「プラス」1203人(60.0%)、「影響なし」711人(35.4%)、「マイナス」92人(4.6%)。観光客については「増える」1283人(63.7%)、「変わらない」671人(33.3%)、「減る」59人(2.9%)。東北・北関東との行き来は「良くなる」1421人(70.6%)、「変わらない」567人(28.2%)、「悪くなる」22人(1.1%)。東北・北関東のイメージは「身近に感じるようになる」1285人(64.0%)、「変わらない」703人(35.0%)、「遠くに感じるようになる」19人(0.9%)。企業の事業所数は「増える」771人(38.3%)、「変わらない」1172人(58.3%)、「減る」69人(3.4%)。駅前・中心市街地の状況は「開発が進む」980人(48.6%)、「変わらない」884人(43.8%)、「すたれる」152人(7.5%)。企業の事業所数以外はプラス方向の評価が5～7割であり、全般的に肯定的な影響予測がされている。これらはそれぞれの地元について尋ねているため、居住地がどこかによって結果は変わってくる。

居住地別に見ると、札幌も含め、いずれもおおむね肯定的な評価がされている。現在の新幹線沿線に限らず、北海道新幹線開業が肯定的に受け止められていることがわかる。

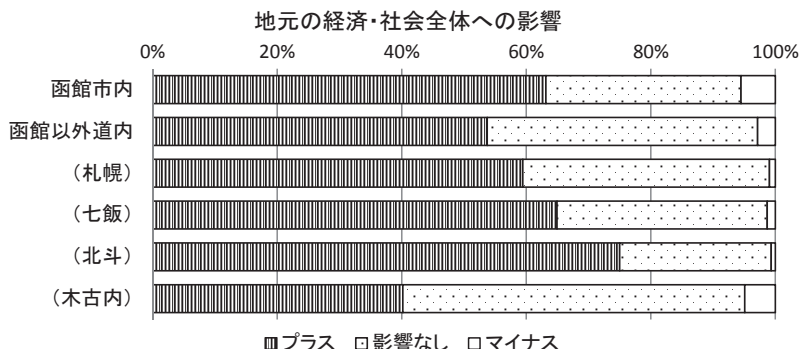
詳細に見ると、地元の経済・社会全体への影響は北斗で「プラス」が多く、木古内で「影響なし」が多い【図表3.1】。観光客数は木古内で「変わらない」が多い【図表3.2】、東北・北関東との行き来は差が見られない【図表3.3】、東北・北関東のイメージは差が見られない【図表3.4】、企業の事業所数は木古内で「増える」が少ない【図表3.5】、駅前・中心市街地の状況は木古内で「開発が進む」がやや少ない【図表3.6】。利用する新幹線駅によって違いが見られ、「新函館北斗駅」近郊の七飯と北斗では肯定的な評価がされており、「木古内駅」周辺の木古内は比較的現状維持の評価がされている。加えて、木古内は後述する並行在来線問題の影響が考えられる。

1年前と比べると木古内以外は大きな変化は見られない。木古内では、地

元の経済・社会全体への影響で「プラス」が減り【表3.7】、観光客数で「変わらない」が増え、【表3.8】、東北・北関東との行き来は変わらず【表3.9】、東北・北関東のイメージは「身近に感じるようになる」がやや減り【表3.10】、企業の事業所数は「変わらない」が増え【表3.11】、駅前・中心市街地の状況で「開発が進む」が減っている【表3.12】。全般的に肯定的な影響予測が減少している。昨年、並行在来線の一部が廃止され、開業後に残りの部分の第三セクター化が予定されており、並行在来線の廃止の影響を受けて、予測に反映されるようになったものと考えられる。

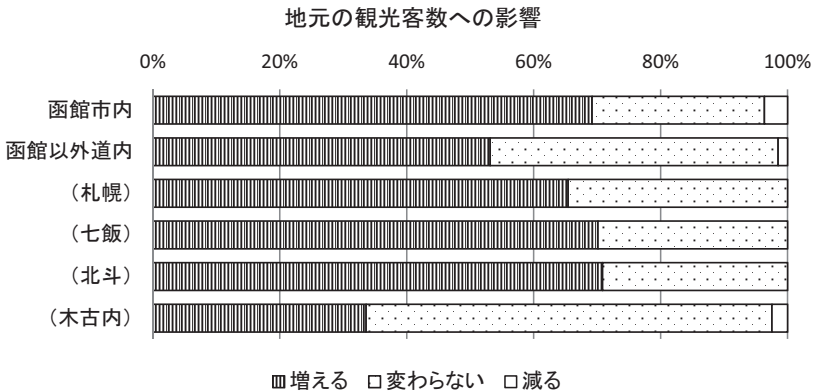
図表 3.1 地元の経済・社会全体への影響

	経済・社会全体			合計
	プラス	影響なし	マイナス	
居住地 函館市内	826 63.1%	410 31.3%	72 5.5%	1308 100.0%
函館以外 道内	360 53.7%	291 43.4%	19 2.8%	670 100.0%
(札幌)	63 59.4%	42 39.6%	1 0.9%	106 100.0%
(七飯)	50 64.9%	26 33.8%	1 1.3%	77 100.0%
(北斗)	114 75.0%	37 24.3%	1 0.7%	152 100.0%
(木古内)	98 40.2%	134 54.9%	12 4.9%	244 100.0%



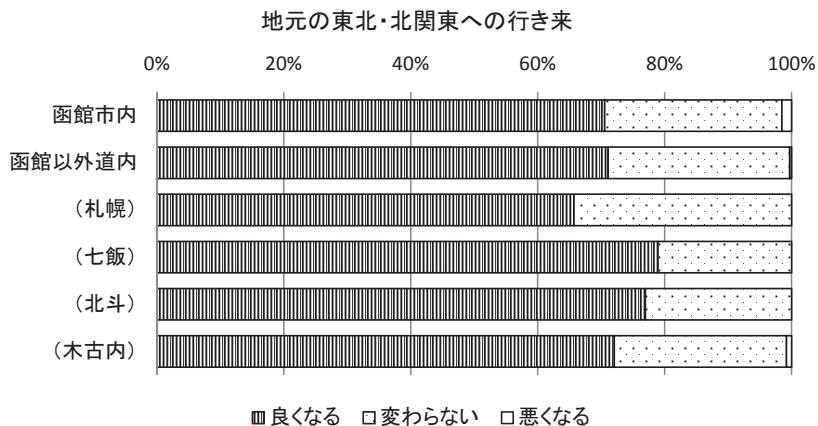
図表 3.2 地元の観光客数への影響

		観光客数			合計
		増える	変わらない	減る	
居住地	函館市内	910	357	48	1315
		69. 2%	27. 1%	3. 7%	100. 0%
	函館以外道内	356	304	10	670
		53. 1%	45. 4%	1. 5%	100. 0%
	(札幌)	70	37	0	107
		65. 4%	34. 6%	0. 0%	100. 0%
	(七飯)	54	23	0	77
		70. 1%	29. 9%	0. 0%	100. 0%
	(北斗)	107	44	0	151
		70. 9%	29. 1%	0. 0%	100. 0%
	(木古内)	82	156	6	244
		33. 6%	63. 9%	2. 5%	100. 0%



図表 3.3 地元の東北・北関東への行き来

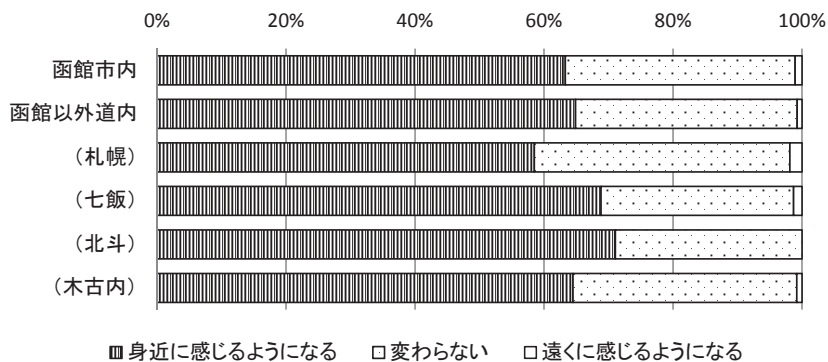
	東北・北関東との行き来			合計
	良くなる	変わらない	悪くなる	
居住地 函館市内	925 70.6%	366 27.9%	20 1.5%	1311 100.0%
函館以外道内	477 71.1%	192 28.6%	2 0.3%	671 100.0%
(札幌)	69 65.7%	36 34.3%	0 0.0%	105 100.0%
(七飯)	60 78.9%	16 21.1%	0 0.0%	76 100.0%
(北斗)	117 77.0%	35 23.0%	0 0.0%	152 100.0%
(木古内)	178 72.1%	67 27.1%	2 0.8%	247 100.0%



図表 3.4 地元から見た東北・北関東のイメージ

		東北・北関東のイメージ			合計
		身近に感じる ようになる	変わらない	遠くに感じる ようになる	
居住地	函館市内	828 63.3%	466 35.6%	14 1.1%	1308 100.0%
	函館以外道 内	436 64.9%	231 34.4%	5 0.7%	672 100.0%
	(札幌)	62 58.5%	42 39.6%	2 1.9%	106 100.0%
	(七飯)	53 68.8%	23 29.9%	1 1.3%	77 100.0%
	(北斗)	108 71.1%	44 28.9%	0 0.0%	152 100.0%
	(木古内)	158 64.5%	85 34.7%	2 0.8%	245 100.0%

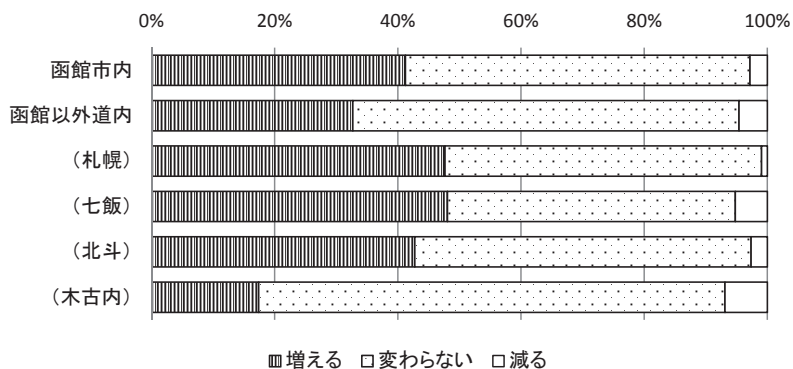
地元から見た東北・北関東のイメージ



図表 3.5 地元の企業の事業所数への影響

	企業の事業所数			合計
	増える	変わらない	減る	
居住地 函館市内	541 41.2%	734 55.9%	37 2.8%	1312 100.0%
函館以外 道内	220 32.7%	422 62.7%	31 4.6%	673 100.0%
（札幌）	51 47.7%	55 51.4%	1 0.9%	107 100.0%
（七飯）	37 48.1%	36 46.8%	4 5.2%	77 100.0%
（北斗）	65 42.8%	83 54.6%	4 2.6%	152 100.0%
（木古内）	43 17.4%	187 75.7%	17 6.9%	247 100.0%

地元の企業の事業所数への影響



図表 3.6 地元の駅前・中心市街地への影響

		駅前・中心市街地の状況			合計
		開発が進む	変わらない	すたれる	
居住地	函館市内	672 51.1%	540 41.0%	104 7.9%	1316 100.0%
	函館以外道内	290 43.1%	336 49.9%	47 7.0%	673 100.0%
	(札幌)	60 56.6%	45 42.5%	1 0.9%	106 100.0%
	(七飯)	44 57.9%	30 39.5%	2 2.6%	76 100.0%
	(北斗)	82 53.9%	65 42.8%	5 3.3%	152 100.0%
	(木古内)	72 29.0%	148 59.7%	28 11.3%	248 100.0%

地元の駅前・中心市街地への影響

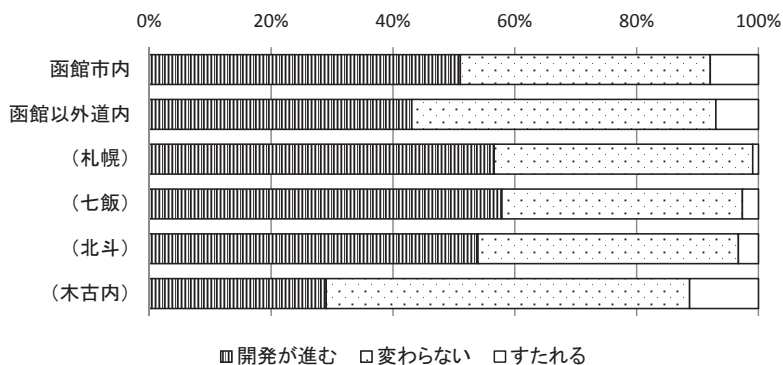


表 3.7 地元の経済・社会全体への影響 (1年前の前回調査)

		経済・社会全体			合計
		プラス	影響なし	マイナス	
居住地	函館市内	64.0%	32.3%	3.7%	100.0%
	函館以外道内	60.9%	36.5%	2.6%	100.0%
	(札幌)	66.4%	32.0%	1.6%	100.0%
	(七飯)	67.8%	32.2%	0.0%	100.0%
	(北斗)	71.7%	27.2%	1.1%	100.0%
	(木古内)	61.3%	35.5%	3.2%	100.0%

表 3.8 地元の観光客数への影響（1 年前の前回調査）

		観光客数			合計
		増える	変わらない	減る	
居住地	函館市内	70.3%	26.8%	2.9%	100.0%
	函館以外道内	62.2%	36.3%	1.5%	100.0%
	（札幌）	69.4%	29.8%	0.8%	100.0%
	（七飯）	65.0%	34.2%	0.9%	100.0%
	（北斗）	67.6%	32.4%	0.0%	100.0%
	（木古内）	58.1%	41.9%	0.0%	100.0%

表 3.9 地元の東北・北関東への行き来（1 年前の前回調査）

		東北・北関東との行き来			合計
		良くなる	変わらない	悪くなる	
居住地	函館市内	78.3%	20.1%	1.5%	100.0%
	函館以外道内	73.1%	25.8%	1.1%	100.0%
	（札幌）	74.2%	25.0%	0.8%	100.0%
	（七飯）	72.6%	25.6%	1.7%	100.0%
	（北斗）	79.1%	20.3%	0.5%	100.0%
	（木古内）	74.2%	25.8%	0.0%	100.0%

表 3.10 地元から見た東北・北関東のイメージ（1 年前の前回調査）

		東北・北関東のイメージ			合計
		身近に感じるようになる	変わらない	遠くに感じるようになる	
居住地	函館市内	67.0%	32.2%	0.8%	100.0%
	函館以外道内	66.4%	33.0%	0.6%	100.0%
	（札幌）	65.3%	33.1%	1.6%	100.0%
	（七飯）	62.6%	36.5%	0.9%	100.0%
	（北斗）	72.5%	26.4%	0.0%	100.0%
	（木古内）	77.4%	22.6%	0.0%	100.0%

表 3.11 地元の企業の事業所数への影響（1 年前の前回調査）

		企業の事業所数			合計
		増える	変わらない	減る	
居住地	函館市内	42.1%	54.9%	3.1%	100.0%
	函館以外道内	41.7%	56.0%	2.3%	100.0%
	（札幌）	44.7%	52.8%	2.4%	100.0%
	（七飯）	45.7%	54.3%	0.0%	100.0%
	（北斗）	47.2%	50.0%	2.8%	100.0%
	（木古内）	48.4%	48.4%	3.2%	100.0%

表 3.12 地元の駅前・中心市街地への影響（1 年前の前回調査）

		駅前・中心市街地の状況			合計
		開発が進む	変わらない	すたれる	
居住地	函館市内	48.9%	43.1%	8.1%	100.0%
	函館以外道内	52.1%	43.6%	4.3%	100.0%
	（札幌）	61.0%	35.8%	3.3%	100.0%
	（七飯）	49.1%	48.2%	2.6%	100.0%
	（北斗）	56.4%	37.4%	6.1%	100.0%
	（木古内）	64.5%	35.5%	0.0%	100.0%

(4) 並行在来線の廃止・第三セクター化による利用状況の変化

木古内町の人に限って、2013年5月に廃止され代替バスが運行されている木古内－江差間、2015年度の北海道新幹線開業に伴って第三セクター化される木古内－五稜郭間の利用状況を見る。

木古内－江差間の廃止前の利用頻度は、ほぼ毎日3人(0.5%)、週1回1人(0.5%)、月2～3回5人(2.3%)、年数回19人(8.6%)、数年に1回62人(28.2%)、乗ったことがない132人(60.0%)【図4.1】。乗ったことがないが6割、数年に1回が3割であり、月1回以上の利用は数%である。

廃止までの主な利用目的は、通勤・通学3人、買物・娯楽40人、帰省・親類宅訪問3人、その他30人。その他は観光等であった。

木古内－江差間を利用していた人の、その行先までの現在の交通手段は、自家用車64人(74.1%)、路線バス12人(14.1%)、その他10人(11.8%)【図4.2】。自家用車が3/4である。廃止による代替バスの利用者は15%であり、自家用車利用になっていることがわかる。廃止までの主な利用目的が通勤・通学の2人は、いずれも自家用車であった。買物・娯楽の34人は、自家用車27人、路線バス5人、その他2人であった。

木古内－江差間を利用していた人の、その行先まで行く回数の変化は、増えた2人(2.1%)、変わらない57人(60.0%)、減った36人(37.9%)【図4.3】。月1回以上利用していた人では、変わらない3人、減った4人である。

木古内－五稜郭間の現在の利用頻度は、ほぼ毎日0人(0.0%)、週2～3回5人(2.3%)、週1回7人(3.2%)、月2～3回10人(4.5%)、月1回10人(4.5%)、年数回61人(27.7%)、数年に1回69人(31.4%)、乗ったことがない58人(26.4%)【図4.4】。数年に1回、年数回、乗ったことがないがそれぞれ3割である。月1回以上の利用は15%である。

主な利用目的は、通勤・通学4人、出張等の仕事13人、病院9人、買物・娯楽63人、その他47人。その他はイベント、観光等であった。

利用する駅は複数回答で、木古内86人、札苅13人、泉沢7人、釜谷8人、

茂辺地1人、上磯4人、久根別1人、東久根別2人、七重浜4人、五稜郭12人、函館66人。

現在の利用者のその行先までの第三セクター後の交通手段は、第三セクター鉄道（道南いさりび鉄道）43人（28.3%）、自家用車87人（57.2%）、路線バス19人（12.5%）、その他3人（2.0%）【図4.5】。自家用車が6割である。第三セクター鉄道の利用は3割にとどまっており、第三セクター化の影響が見られる。その他はタクシーであった。

現在、通勤・通学で利用している3人は第三セクター鉄道2人、その他1人。買物・娯楽で利用している58人は第三セクター鉄道18人、自家用車31人、路線バス7人、その他2人であった。

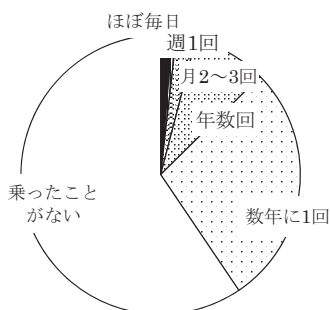


図 4.1 木古内ー江差間廃止までの利用頻度

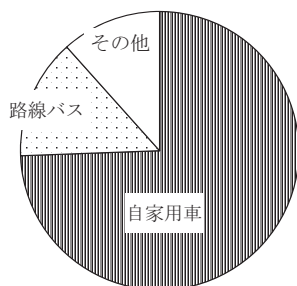


図 4.2 木古内ー江差間
廃止前利用者のその行先までの現在の交通手段

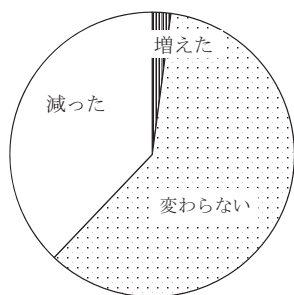


図 4.3 木古内－江差間利用者の
廃止後の利用先まで行く回数の変化

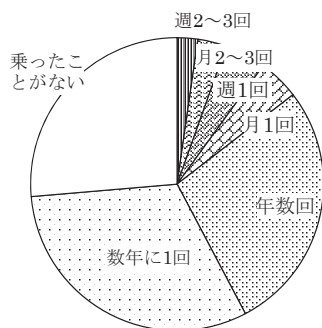


図 4.4 木古内－五稜郭間の利用頻度

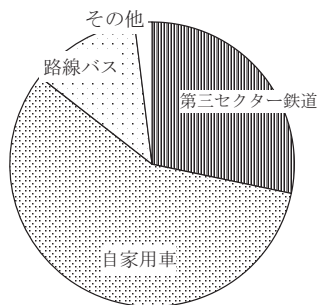


図 4.5 木古内－五稜郭間利用者の
第三セクター移行後の行先までの交通手段予定

(5) 地元の観光客の受け入れ

北海道内に居住する人に地元の観光客の受け入れについて尋ねたところ、市民のホスピタリティは「良い」585人(29.6%)、「普通」976人(49.4%)、「もっと改善すべき」415人(21.0%)。道路や施設利用のマナーは「良い」432人(21.8%)、「普通」960人(48.5%)、「もっと改善すべき」589人(29.7%)。

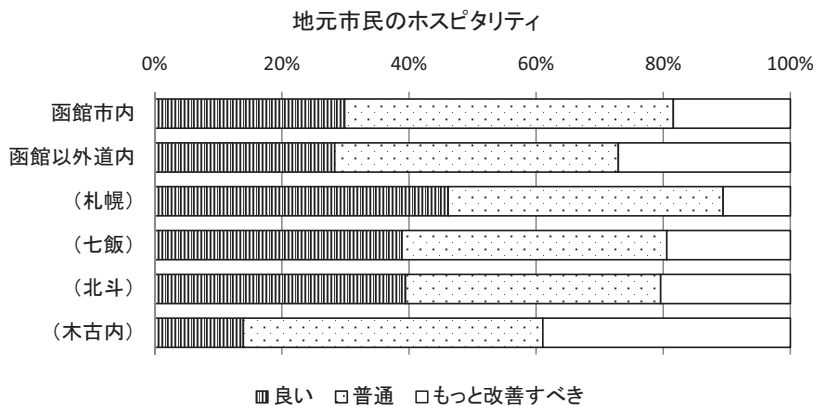
道路や公共スペースの清潔さは「良い」619人(31.2%)、「どちらとも言えない」859人(43.2%)、「もっと改善すべき」509人(25.6%)。街の雰囲気や活気は「良い」660人(33.4%)、「どちらとも言えない」723人(36.6%)、「もっと改善すべき」594人(30.0%)。観光スポットの数や内容は「良い」676人(34.1%)、「普通」698人(35.3%)、「もっと改善すべき」606人(30.6%)。観光情報の提供は「良い」561人(28.4%)、「普通」822人(41.6%)、「もっと改善すべき」593人(30.0%)。「良い」が道路や施設利用のマナーが2割、その他はすべて3割、「普通」または「どちらとも言えない」がいずれも4～5割である。これらはそれぞれの地元について尋ねているため、居住地がどこかによって結果は変わってくる。

居住地別に見ると、市民のホスピタリティは札幌で「良い」がやや多く、木古内で「もっと改善すべき」が多い【図表5.1】。道路や施設利用のマナーは函館と木古内で「もっと改善すべき」がやや多い【図表5.2】。道路や公共スペースの清潔さは札幌と北斗で「良い」がやや多い【図表5.3】。街の雰囲気や活気は札幌で「良い」がやや多く、木古内で「もっと改善すべき」が多い【図表5.4】。観光スポットの数や内容は木古内で「もっと改善すべき」が多い【図表5.5】。観光情報の提供は札幌で「良い」がやや多く、木古内で「もっと改善すべき」が多い【図表5.6】。

北海道新幹線開業にあたって取り組みが進められているが、地元の観光客の受け入れに「もっと改善すべき」という評価があり、地域に応じた対応が求められる。

図表 5.1 地元市民のホスピタリティ

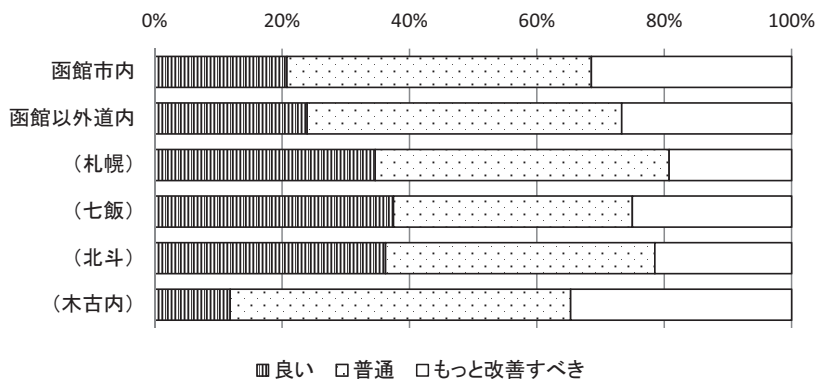
		市民のホスピタリティ			合計
		良い	普通	もっと改善すべき	
居住地	函館市内	386 29.9%	668 51.7%	238 18.4%	1292 100.0%
	函館以外道内	184 28.3%	290 44.6%	176 27.1%	650 100.0%
	(札幌)	48 46.2%	45 43.3%	11 10.6%	104 100.0%
	(七飯)	28 38.9%	30 41.7%	14 19.4%	72 100.0%
	(北斗)	58 39.5%	59 40.1%	30 20.4%	147 100.0%
	(木古内)	34 13.9%	115 47.1%	95 38.9%	244 100.0%



図表 5.2 地元市民の道路や施設利用のマナー

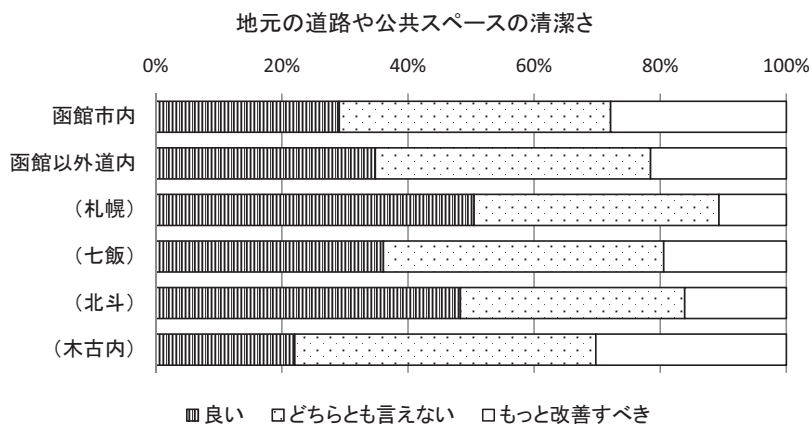
		道路や施設利用のマナー			合計
		良い	普通	もっと改善すべき	
居住地	函館市内	268 20.8%	617 47.8%	406 31.4%	1291 100.0%
	函館以外道内	157 23.9%	324 49.4%	175 26.7%	656 100.0%
	(札幌)	36 34.6%	48 46.2%	20 19.2%	104 100.0%
	(七飯)	27 37.5%	27 37.5%	18 25.0%	72 100.0%
	(北斗)	54 36.2%	63 42.3%	32 21.5%	149 100.0%
	(木古内)	29 11.8%	131 53.5%	85 34.7%	245 100.0%

地元市民の道路や施設利用のマナー



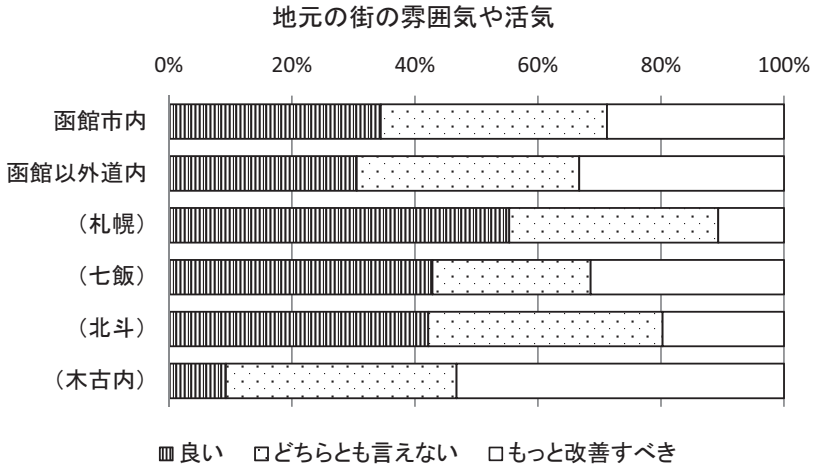
図表 5.3 地元の道路や公共スペースの清潔さ

		道路や公共スペースの清潔さ			合計
		良い	どちらとも言えない	もっと改善すべき	
居住地	函館市内	378 29.1%	559 43.0%	362 27.9%	1299 100.0%
	函館以外道内	228 34.8%	286 43.7%	141 21.5%	655 100.0%
	(札幌)	52 50.5%	40 38.8%	11 10.7%	103 100.0%
	(七飯)	26 36.1%	32 44.4%	14 19.4%	72 100.0%
	(北斗)	72 48.3%	53 35.6%	24 16.1%	149 100.0%
	(木古内)	54 22.0%	117 47.8%	74 30.2%	245 100.0%



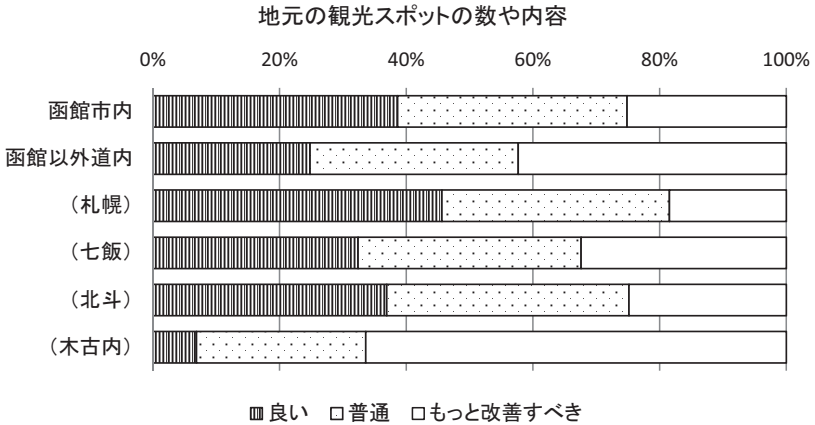
図表 5.4 地元の街の雰囲気や活気

		街の雰囲気や活気			合計
		良い	どちらとも言えない	もっと改善すべき	
居住地	函館市内	444 34.4%	474 36.8%	371 28.8%	1289 100.0%
	函館以外道内	200 30.5%	237 36.2%	218 33.3%	655 100.0%
	（札幌）	57 55.3%	35 34.0%	11 10.7%	103 100.0%
	（七飯）	30 42.9%	18 25.7%	22 31.4%	70 100.0%
	（北斗）	62 42.2%	56 38.1%	29 19.7%	147 100.0%
	（木古内）	23 9.3%	93 37.5%	132 53.2%	248 100.0%



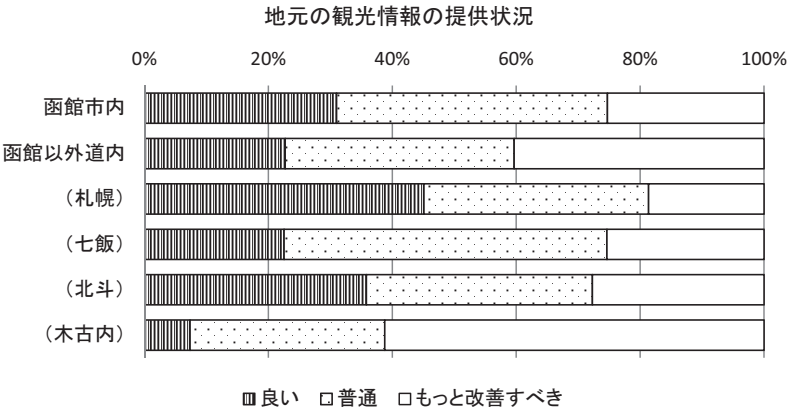
図表 5.5 地元の観光スポットの数や内容

		観光スポットの数や内容			
		良い	普通	もっと改善すべき	
居住地	函館市内	498 38.6%	467 36.2%	324 25.1%	1289 100.0%
	函館以外道内	163 24.8%	216 32.9%	278 42.3%	657 100.0%
	(札幌)	47 45.6%	37 35.9%	19 18.4%	103 100.0%
	(七飯)	23 32.4%	25 35.2%	23 32.4%	71 100.0%
	(北斗)	55 36.9%	57 38.3%	37 24.8%	149 100.0%
	(木古内)	17 6.9%	66 26.7%	164 66.4%	247 100.0%



図表 5.6 地元の観光情報の提供状況

		観光情報の提供			合計
		良い	普通	もっと改善すべき	
居住地	函館市内	400 31.0%	564 43.7%	326 25.3%	1290 100.0%
	函館以外道内	148 22.7%	241 37.0%	263 40.3%	652 100.0%
	（札幌）	46 45.1%	37 36.3%	19 18.6%	102 100.0%
	（七飯）	16 22.5%	37 52.1%	18 25.4%	71 100.0%
	（北斗）	53 35.8%	54 36.5%	41 27.7%	148 100.0%
	（木古内）	18 7.3%	77 31.4%	150 61.2%	245 100.0%



(6) 現時点の函館観光

函館市内居住者以外に函館に来る頻度を尋ねたところ、「はじめて」408人(32.6%)、「2～3回目」425人(33.9%)、「4～9回目」201人(16.1%)、「10回以上」218人(17.4%)。「はじめて」、「2～3回目」がそれぞれ3割である。

居住地別に見ると、函館近郊の七飯や北斗は9割が「10回以上」であり、札幌でも半数が4回以上である。北海道以外は東北の4割が4回以上であり、関東以南は5～7割が「はじめて」である【図表6.1】。

今回、函館に来た目的は観光847人(67.1%)、買物124人(9.8%)、娯楽63人(5.0%)、仕事165人(13.1%)、その他64人(5.1%)。観光が7割、仕事と買い物がそれぞれ1割である。その他は見舞い、墓参り、結婚式、通院等であった。

居住地別に見ると、函館近郊の七飯や北斗は4～5割が買物であり、札幌と北海道以外は6～9割が観光である【図表6.2】。

函館に来た交通手段は自家用車207人(16.5%)、飛行機579人(46.1%)、JR397人(31.6%)、バス32人(2.5%)、その他41人(3.3%)。飛行機が半数、JRが3割である。その他はタクシー、フェリー、自転車等であった。

居住地別に見ると、函館近郊の七飯や北斗、札幌は5～6割が自家用車、2～4割がJRである。北海道以外は東北の3/4がJRであり、関東以南は7～8割が飛行機である【図表6.3】。

今回の、北海道新幹線開業(新青森－新函館北斗駅間)で函館への交通手段が変わるか尋ねたところ、変わらない783人(64.2%)、新幹線利用400人(32.8%)、その他37人(3.0%)。新幹線利用は3割である。その理由は「新幹線利用」の人で382人の複数回答で、運賃44人(11.5%)、時間134人(35.1%)、利便性134人(35.1%)、興味100人(26.2%)、その他4人(1.0%)。時間、利便性が多く、興味が続く。「変わらない」人で746人の複数回答で、運賃160人(21.4%)、時間307人(41.2%)、利便性266人(35.7%)、興味45人(6.0%)、その他18人(2.4%)。時間が多く、利便性、運賃が続く。

居住地別に見ると、当然のことながら北海道内は8～9割が「変わらない」。「新幹線利用」は東北が6割であり、北関東が4割、南関東以南が1～4割である【図表6.4】。

調査日当日の函館市内の交通手段は自家用車227人（18.9%）、市電・バス513人（42.8%）、ツアーバス350人（29.2%）、その他108人（9.0%）。市電・バスが4割、ツアーバスが3割、自家用車が2割である。その他はJR、タクシー、レンタカー、自転車、徒歩のみであった。

居住地別に見ると、函館近郊の七飯や北斗は6割が自家用車である。自家用車で函館に来て、そのまま移動している。札幌は4割が自家用車、4割が市電・バスである。東北は2/3近くが市電・バスであり、JRで函館に来て市電・バスで移動している。関東以南は市電・バスとツアーバスであり、飛行機で函館に来て、市電・バスやツアーバスを利用している【図表6.5】。

調査日当日の函館市内の宿泊は、宿泊する911人（74.3%）、宿泊しない315人（25.7%）。3/4が宿泊する。函館市内の宿泊数は「1泊」361人（42.8%）、「2～3泊」443人（52.5%）、「4泊以上」40人（4.8%）。2～3泊が半数である。

居住地別に見ると、当然のことながら函館近郊の七飯と北斗は8～9割が宿泊しない。札幌は2/3が宿泊し、北海道以外は7～9割が宿泊する【図表6.6】。

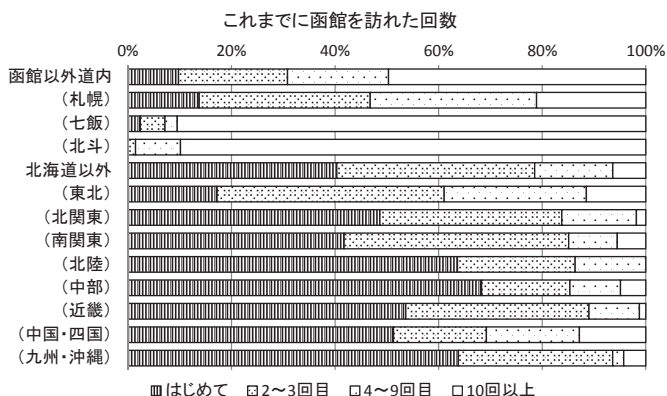
今回、函館市内で訪れたところは1204人の複数回答で、西部方面（函館山・ベイエリア・元町の教会と坂道等）878人（72.9%）、函館駅前（大門・朝市等）690人（57.4%）、五稜郭方面（五稜郭公園等）678人（56.4%）、湯の川方面（湯の川温泉・トラピスチヌ等）524人（43.6%）、その他38人（3.2%）。西部方面が7割と多く、函館駅前、五稜郭方面、湯の川方面が続く。

居住地別に見ると、函館近郊の七飯や北斗、次に札幌で方面を問わず、全般的に少なくなっている【図表6.7】。

1年前と比べても、いずれも大きな変化は見られない【表6.8～6.14】

図表 6.1 これまでに函館を訪れた回数

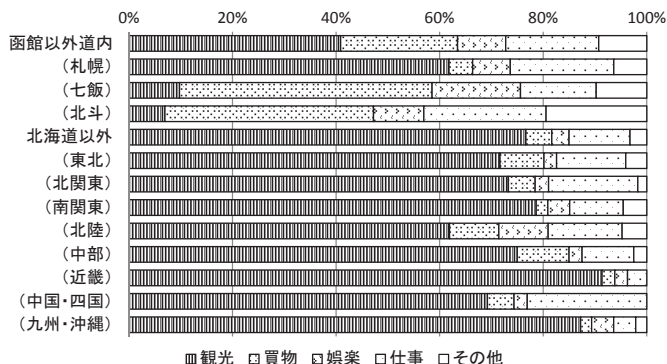
		函館に来た回数				合計
		はじめて	2～3 回目	4～9 回目	10 回以上	
居住地	函館以外道内	31 9.7%	67 21.1%	62 19.5%	158 49.7%	318 100.0%
	(札幌)	15 13.8%	36 33.0%	35 32.1%	23 21.1%	109 100.0%
	(七飯)	1 2.4%	2 4.8%	1 2.4%	38 90.5%	42 100.0%
	(北斗)	0 0.0%	1 1.4%	6 8.7%	62 89.9%	69 100.0%
	北海道以外	361 40.3%	342 38.2%	135 15.1%	57 6.4%	895 100.0%
	(東北)	42 17.2%	107 43.9%	67 27.5%	28 11.5%	244 100.0%
	(北関東)	54 48.6%	39 35.1%	16 14.4%	2 1.8%	111 100.0%
	(南関東)	129 41.7%	134 43.4%	29 9.4%	17 5.5%	309 100.0%
	(北陸)	14 63.6%	5 22.7%	3 13.6%	0 0.0%	22 100.0%
	(中部)	28 68.3%	7 17.1%	4 9.8%	2 4.9%	41 100.0%
	(近畿)	44 53.7%	29 35.4%	8 9.8%	1 1.2%	82 100.0%
	(中国・四国)	20 51.3%	7 17.9%	7 17.9%	5 12.8%	39 100.0%
	(九州・沖縄)	30 63.8%	14 29.8%	1 2.1%	2 4.3%	47 100.0%
	海外	8	3	0	0	11



図表 6.2 今回、函館にきた目的

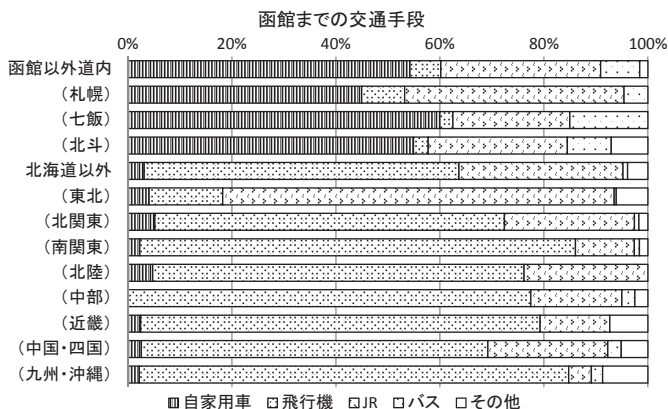
		函館にきた目的					合計
		観光	買物	娯楽	仕事	その他	
居住地	函館以外道内	132 40.9%	73 22.6%	30 9.3%	58 18.0%	30 9.3%	323 100.0%
	（札幌）	68 61.8%	5 4.5%	8 7.3%	22 20.0%	7 6.4%	110 100.0%
	（七飯）	4 9.8%	20 48.8%	7 17.1%	6 14.6%	4 9.8%	41 100.0%
	（北斗）	5 6.9%	29 40.3%	7 9.7%	17 23.6%	14 19.4%	72 100.0%
	北海道以外	690 76.7%	45 5.0%	30 3.3%	106 11.8%	29 3.2%	900 100.0%
	（東北）	177 71.7%	21 8.5%	6 2.4%	33 13.4%	10 4.0%	247 100.0%
	（北関東）	85 73.3%	6 5.2%	3 2.6%	20 17.2%	2 1.7%	116 100.0%
	（南関東）	243 78.6%	7 2.3%	13 4.2%	32 10.4%	14 4.5%	309 100.0%
	（北陸）	13 61.9%	2 9.5%	2 9.5%	3 14.3%	1 4.8%	21 100.0%
	（中部）	30 75.0%	4 10.0%	1 2.5%	4 10.0%	1 2.5%	40 100.0%
	（近畿）	74 91.4%	2 2.5%	2 2.5%	3 3.7%	0 0.0%	81 100.0%
	（中国・四国）	27 69.2%	2 5.1%	1 2.6%	9 23.1%	0 0.0%	39 100.0%
	（九州・沖縄）	41 87.2%	1 2.1%	2 4.3%	2 4.3%	1 2.1%	47 100.0%
	海外	9	0	2	0	0	11

今回、函館にきた目的



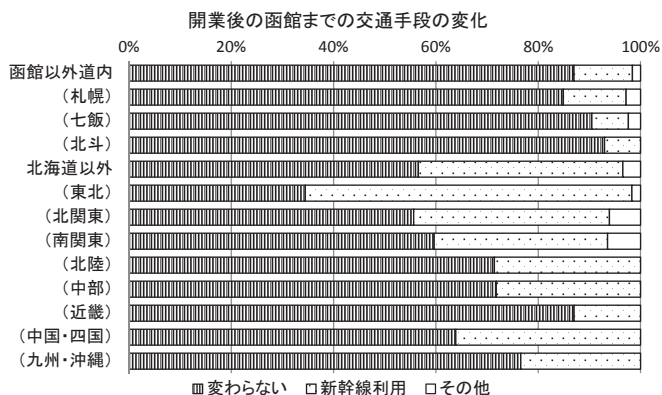
図表 6.3 函館までの交通手段

		函館への交通手段					合計
		自家用車	飛行機	JR	バス	その他	
居住地	函館以外道内	173 54.2%	19 6.0%	98 30.7%	24 7.5%	5 1.6%	319 100.0%
	(札幌)	49 45.0%	9 8.3%	46 42.2%	5 4.6%	0 0.0%	109 100.0%
	(七飯)	24 60.0%	1 2.5%	9 22.5%	6 15.0%	0 0.0%	40 100.0%
	(北斗)	39 54.9%	2 2.8%	19 26.8%	6 8.5%	5 7.0%	71 100.0%
	北海道以外	28 3.1%	545 60.6%	284 31.6%	8 0.9%	35 3.9%	900 100.0%
	(東北)	10 4.0%	35 14.2%	186 75.3%	1 0.4%	15 6.1%	247 100.0%
	(北関東)	6 5.2%	78 67.2%	29 25.0%	1 0.9%	2 1.7%	116 100.0%
	(南関東)	7 2.3%	259 83.8%	35 11.3%	3 1.0%	5 1.6%	309 100.0%
	(北陸)	1 4.8%	15 71.4%	5 23.8%	0 0.0%	0 0.0%	21 100.0%
	(中部)	0 0.0%	31 77.5%	7 17.5%	1 2.5%	1 2.5%	40 100.0%
	(近畿)	2 2.4%	63 76.8%	11 13.4%	0 0.0%	6 7.3%	82 100.0%
	(中国・四国)	1 2.6%	26 66.7%	9 23.1%	1 2.6%	2 5.1%	39 100.0%
	(九州・沖縄)	1 2.2%	38 82.6%	2 4.3%	1 2.2%	4 8.7%	46 100.0%
	海外	0	2	9	0	0	11



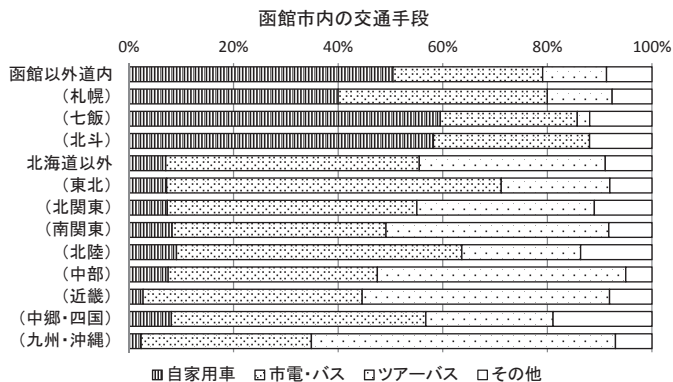
図表 6.4 開業後の函館までの交通手段の変化

	開業で交通手段が変わるか			合計
	変わらない	新幹線利用	その他	
居 函館以外道内	274	36	5	315
住 地	87.0%	11.4%	1.6%	100.0%
(札幌)	90	13	3	106
	84.9%	12.3%	2.8%	100.0%
(七飯)	38	3	1	42
	90.5%	7.1%	2.4%	100.0%
(北斗)	66	5	0	71
	93.0%	7.0%	0.0%	100.0%
北海道以外	491	347	30	868
	56.6%	40.0%	3.5%	100.0%
(東北)	82	152	4	238
	34.5%	63.9%	1.7%	100.0%
(北関東)	64	44	7	115
	55.7%	38.3%	6.1%	100.0%
(南関東)	176	100	19	295
	59.7%	33.9%	6.4%	100.0%
(北陸)	15	6	0	21
	71.4%	28.6%	0.0%	100.0%
(中部)	28	11	0	39
	71.8%	28.2%	0.0%	100.0%
(近畿)	67	10	0	77
	87.0%	13.0%	0.0%	100.0%
(中国・四国)	23	13	0	36
	63.9%	36.1%	0.0%	100.0%
(九州・沖縄)	36	11	0	47
	76.6%	23.4%	0.0%	100.0%
海外	3	7	1	11



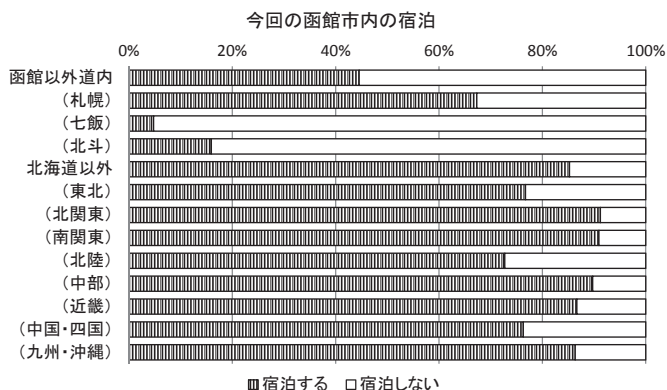
図表 6.5 函館市内の交通手段

	調査日当日の函館市内の交通手段				合計
	自家用車	市電・バス	ツアーバス	その他	
居 函館以外道内	157	89	38	27	311
住 (札幌)	50.5%	28.6%	12.2%	8.7%	100.0%
(七飯)	42	42	13	8	105
	40.0%	40.0%	12.4%	7.6%	100.0%
(北斗)	25	11	1	5	42
	59.5%	26.2%	2.4%	11.9%	100.0%
(北斗)	39	20	0	8	67
	58.2%	29.9%	0.0%	11.9%	100.0%
北海道以外	60	413	303	76	852
	7.0%	48.5%	35.6%	8.9%	100.0%
(東北)	17	151	49	19	236
	7.2%	64.0%	20.8%	8.1%	100.0%
(北関東)	8	52	37	12	109
	7.3%	47.7%	33.9%	11.0%	100.0%
(南関東)	24	119	124	24	291
	8.2%	40.9%	42.6%	8.2%	100.0%
(北陸)	2	12	5	3	22
	9.1%	54.5%	22.7%	13.6%	100.0%
(中部)	3	16	19	2	40
	7.5%	40.0%	47.5%	5.0%	100.0%
(近畿)	2	31	35	6	74
	2.7%	41.9%	47.3%	8.1%	100.0%
(中郷・四国)	3	18	9	7	37
	8.1%	48.6%	24.3%	18.9%	100.0%
(九州・沖縄)	1	14	25	3	43
	2.3%	32.6%	58.1%	7.0%	100.0%
海外	0	5	3	2	10



図表 6.6 今回の函館市内の宿泊

	宿泊		合計
	宿泊する	宿泊しない	
居 函館以外道内	139 44.6%	173 55.4%	312 100.0%
住 地 (札幌)	70 67.3%	34 32.7%	104 100.0%
(七飯)	2 4.8%	40 95.2%	42 100.0%
(北斗)	11 15.9%	58 84.1%	69 100.0%
北海道以外	746 85.3%	129 14.7%	875 100.0%
(東北)	188 76.7%	57 23.3%	245 100.0%
(北関東)	104 91.2%	10 8.8%	114 100.0%
(南関東)	271 90.9%	27 9.1%	298 100.0%
(北陸)	16 72.7%	6 27.3%	22 100.0%
(中部)	35 89.7%	4 10.3%	39 100.0%
(近畿)	65 86.7%	10 13.3%	75 100.0%
(中国・四国)	29 76.3%	9 23.7%	38 100.0%
(九州・沖縄)	38 86.4%	6 13.6%	44 100.0%
海外	8	1	9



図表 6.7 今回、函館市内で訪れたところ

	今回、函館で訪れたところ					回答者数
	西部方面	函館駅前	五稜郭方面	湯の川方面	その他	
居住地	函館以外道内	180	132	93	19	311
		57.9%	42.4%	29.9%	6.1%	
(札幌)	72	50	42	38	4	106
		67.9%	47.2%	35.8%	3.8%	
(七飯)	20	12	11	6	2	42
		47.6%	28.6%	26.2%	14.3%	4.8%
(北斗)	24	23	22	8	7	67
		35.8%	34.3%	32.8%	11.9%	10.4%
北海道以外	677	543	531	416	15	856
		79.1%	63.5%	62.1%	48.7%	1.8%
(東北)	184	151	122	109	4	234
		78.6%	64.5%	52.1%	46.6%	1.7%
(北関東)	92	65	71	68	3	112
		82.1%	58.0%	63.4%	60.7%	2.7%
(南関東)	233	183	183	129	6	292
		79.8%	62.7%	62.7%	44.2%	2.1%
(北陸)	15	14	11	7	0	21
		71.4%	70.0%	55.0%	35.0%	0.0%
(中部)	28	25	33	20	0	40
		70.0%	62.5%	82.5%	50.0%	0.0%
(近畿)	61	50	57	46	1	75
		81.3%	66.7%	76.0%	61.3%	1.3%
(中国・四国)	25	26	22	18	0	38
		65.8%	68.4%	57.9%	47.4%	0.0%
(九州・沖縄)	39	29	32	19	1	44
		88.6%	65.9%	72.7%	43.2%	2.3%
海外	7	7	4	3	0	9

今回、函館市内で訪れたところ

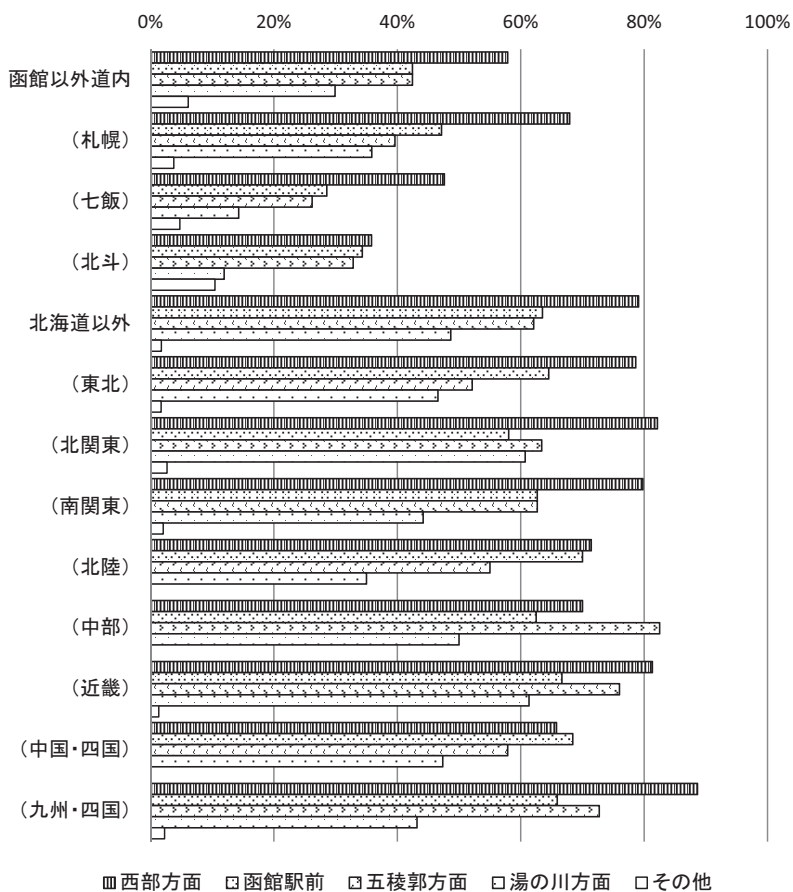


表 6.8 これまでに函館を訪れた回数（1 年前の前回調査）

		これまでに函館を訪れた回数				合計
		はじめて	2～3 回目	4～9 回目	10 回以上	
居住地	函館以外道内	8.6%	13.6%	15.4%	62.5%	100.0%
	（札幌）	22.9%	25.7%	22.0%	29.4%	100.0%
	（七飯）	2.0%	5.9%	5.9%	86.3%	100.0%
	（北斗）	0.8%	2.5%	2.5%	94.1%	100.0%
	（木古内）	0.0%	12.5%	12.5%	75.0%	100.0%
	北海道以外	32.9%	25.7%	20.0%	21.5%	100.0%
	（東北）	29.9%	23.4%	26.2%	20.6%	100.0%
	（北関東）	23.1%	28.7%	15.4%	12.8%	100.0%
	（南関東）	33.3%	22.5%	18.0%	26.1%	100.0%
	（中部以南）	40.4%	21.3%	14.9%	20.2%	100.0%

表 6.9 今回、函館に来た目的（1 年前の前回調査）

		今回、函館に来た目的					合計
		観光	買物	娯楽	仕事	その他	
居住地	函館以外道内	33.0%	18.7%	13.1%	10.5%	24.7%	100.0%
	（札幌）	49.5%	2.8%	6.5%	10.3%	30.8%	100.0%
	（七飯）	7.8%	23.5%	23.5%	11.8%	33.3%	100.0%
	（北斗）	9.6%	39.1%	20.0%	11.3%	20.0%	100.0%
	（木古内）	20.8%	33.3%	12.5%	20.8%	12.5%	100.0%
	北海道以外	62.4%	1.9%	6.6%	8.8%	20.2%	100.0%
	（東北）	57.4%	3.7%	11.1%	7.4%	20.4%	100.0%
	（北関東）	71.0%	0.0%	10.5%	10.5%	7.9%	100.0%
	（南関東）	63.4%	0.0%	2.7%	7.1%	26.8%	100.0%
	（中部以南）	66.3%	2.2%	4.5%	11.2%	15.7%	100.0%

表 6.10 函館までの交通手段（1 年前の前回調査）

		函館までの交通手段					合計
		自家用車	飛行機	JR	バス	その他	
居住地	函館以外道内	57.0%	2.6%	26.0%	10.6%	3.8%	100.0%
	（札幌）	33.6%	5.6%	52.3%	5.6%	2.8%	100.0%
	（七飯）	61.5%	0.0%	15.4%	13.5%	9.6%	100.0%
	（北斗）	72.0%	0.0%	14.4%	7.6%	5.9%	100.0%
	（木古内）	73.9%	0.0%	21.7%	4.3%	0.0%	100.0%
	北海道以外	4.2%	52.2%	33.6%	2.8%	7.2%	100.0%
	（東北）	4.7%	4.7%	72.9%	1.9%	15.9%	100.0%
	（北関東）	10.3%	69.2%	12.8%	5.1%	2.6%	100.0%
	（南関東）	4.5%	73.9%	16.2%	3.6%	1.8%	100.0%
	（中部以南）	0.0%	62.0%	30.6%	1.9%	5.6%	100.0%

表 6.11 開業後の函館までの交通手段の変化（1 年前の前回調査）

		開業後の函館への交通手段			合計
		変わらない	新幹線利用	その他	
居住地	函館以外道内	87.0%	10.3%	2.7%	100.0%
	（札幌）	74.0%	20.2%	5.8%	100.0%
	（七飯）	90.2%	7.8%	2.0%	100.0%
	（北斗）	96.6%	3.4%	0.0%	100.0%
	（木古内）	87.5%	8.3%	4.2%	100.0%
	北海道以外	53.7%	41.2%	5.1%	100.0%
	（東北）	33.6%	64.5%	1.9%	100.0%
	（北関東）	54.1%	35.1%	10.8%	100.0%
	（南関東）	64.9%	28.8%	6.3%	100.0%
	（中部以南）	64.3%	29.8%	6.0%	100.0%

表 6.12 函館市内の交通手段（1 年前の前回調査）

		調査日当日の函館市内の交通手段				合計
		自家用車	市電・バス	ツアーバス	その他	
居住地	函館以外道内	52.3%	45.6%	0.0%	2.1%	100.0%
	（札幌）	17.9%	78.3%	0.0%	3.8%	100.0%
	（七飯）	77.1%	20.8%	0.0%	2.1%	100.0%
	（北斗）	84.8%	13.3%	0.0%	1.9%	100.0%
	（木古内）	62.5%	37.5%	0.0%	0.0%	100.0%
	北海道以外	9.4%	75.9%	9.1%	5.5%	100.0%
	（東北）	9.3%	83.2%	1.9%	5.6%	100.0%
	（北関東）	7.7%	79.5%	12.8%	0.0%	100.0%
	（南関東）	10.0%	60.0%	21.8%	8.2%	100.0%
	（中部以南）	5.6%	87.8%	2.2%	4.4%	100.0%

表 6.13 今回の函館市内の宿泊（1 年前の前回調査）

		今回の函館市内の宿泊		合計
		宿泊する	宿泊しない	
居住地	函館以外道内	26.5%	73.5%	100.0%
	（札幌）	35.2%	64.8%	100.0%
	北海道以外	53.1%	46.9%	100.0%
	（東北）	50.0%	50.0%	100.0%
	（北関東）	45.9%	54.1%	100.0%
	（南関東）	51.0%	49.0%	100.0%
	（中部以南）	66.7%	33.3%	100.0%

表 6.14 今回、函館市内で訪れたところ（1 年前の前回調査）

		今回、函館で訪れたところ			
		西部方面	函館駅前	五稜郭方面	湯の川方面
居住地	函館以外道内	64.6%	33.0%	25.5%	14.1%
	（札幌）	72.9%	38.3%	15.9%	7.5%
	（七飯）	56.5%	28.3%	37.0%	17.4%
	（北斗）	63.6%	31.3%	31.3%	22.2%
	（木古内）	45.8%	45.8%	58.3%	29.2%
	北海道以外	62.6%	50.3%	33.3%	17.0%
	（東北）	58.8%	59.8%	31.4%	22.5%
	（北関東）	74.4%	35.9%	41.0%	20.5%
	（南関東）	57.5%	45.3%	21.7%	6.7%
	（中部以南）	67.8%	54.0%	46.0%	23.0%

（7）北海道新幹線開業に向けた意見

駅前再開発について、公共事業による波及がなく、逆に不便になったという意見がある。観光について資源の利用や周遊の提案があがっており、知名度アップに向けたPR等が求められている。地元市民は利用希望があがっているものの、盛り上がりには欠けるという意見もある。新幹線駅の場所についてJR中核市である函館近隣にして欲しかったという意見があり、アクセスの充実が求められている。本数、運賃等、未発表の内容について、早く知りたいという声があり、心配する意見がある。並行在来線から移管される第三セクター鉄道について道外の事例から学ぶべきという意見があり、今後の札幌延伸について現在の新幹線駅が通過点になってしまう危険性が指摘されている【資料7.1】。

資料 7.1 北海道新幹線開業に向けた意見

【駅前再開発】

- ・駅前近くが変わっただけで市街地、ほかに何の効果影響はない
- ・新幹線事業に携る人員が少なく厳しいのが現状
- ・駅入り口が逆になって不便になった。
- ・コンビニを駅前に作ってほしい（木古内駅前）
- ・利便性がない、日常の通路を防音壁で遮断、環境妨げられた感あり
- ・町民が利用できる施設も造ってほしい。

【地元の観光客の受け入れ】

- ・観光地がもっと増えればと思う
- ・もっと観光地を増やすべきだと思う
- ・旅行のプランとかバックとかあれば楽しそう。
- ・他地方との交流が深くなればいいかなと思います。
- ・開業ムードは徐々に上がっているが、これからも人が集まる工夫を自治体や住民が進んで行われなければ開業後も何も変わらない町になってしまう
- ・道内の縄文を活用して、一周できるようにしてほしい
- ・木古内は観光地へのアクセスがいまいち
- ・木古内の景色をもっと楽しんでもらいたい。トンネルを通るときに防音壁のコンクリートしか見えなくて残念です。
- ・開業後においても木古内町においては観光する名所がない
- ・木古内町にたくさんの方が来て頂き、又、リピーターを増やすことが大切だと思います。そして、木古内町ならではのものを何か一つでも作ること（みそぎ祭りを全国にアピールするなど）を、町民をあげて行きましょう。
- ・観光や食べ物で木古内に人を呼ぼうとしているようですが、それだけではリピーターは作れないと思う。観光でやるなら、道南の他の町と連携して全国ネットのニュースに乗るようなことを徹底的にやる。
- ・現状の観光で満足せず新たな資源を開発しうもれた地方にある食文化を観光資源にして

【キャンペーンイベント等】

- ・開業までにいろんなイベント等を行っているが、5年10年後を見据えているのか
- ・早急なDCの取り組みが必要
- ・とにかく木古内駅に人々が乗車してくれることが大切。乗車券などを格安にしてくれると利用したくなるような気がします。
- ・北斗市の知名度が上がるようにもっともっとアピールしてほしい。
- ・JRだけでなく、市町村等もっと密な調整が必要

【地元市民の意識】

- ・町民の盛り上がりがない
- ・町が活気に満ちればいい。発展したい
- ・早く開通してほしい

【第三セクター化】

- ・新幹線ができて地方の交通不便になる

- ・道外ではすでに三セクに変わっている路線もあるので町の活性化の勉強になるのでは？
- ・新幹線に騒ぎすぎ。路線変更により利便がなく料金が高く、良いところがない。

【本数や停車駅】

- ・東京へ直通車、木古内駅にも1本くらい停車して欲しい
- ・木古内に何本とまるのか早く知りたい

【新幹線駅の場所、アクセス】

- ・函館駅方面にも駅を作ってください。新函館駅では遠すぎます。
- ・函館駅と新函館北斗駅の距離がありすぎ市内観光には不便さを感じる。
- ・地方から来た方は、函館の観光地までの距離に不便さを感じるのではないだろうか
- ・居住地から駅へのアクセスが問題、時間がかかる
- ・アクセスを充実させてほしい
- ・新函館北斗と函館駅のバスを充実させてほしい
- ・どこにたったのかよくわかりません、もっとPRしたほうがいいと思います。
- ・新幹線から市内へのアクセスがお客様の数だけ対応出来るかどうか

【運賃】

- ・運賃が高いと耳にしたのでその利用のしやすさと新北斗函館駅の周りの賑わいを作っていただけだと思います
- ・運賃が高いと乗れない
- ・新幹線料金は安くならない、飛行機割引の方が安い
- ・もっと価格が安くならないか

【新幹線の利用希望】

- ・待ち遠しい、東京方面へ旅行するのに便利
- ・楽しみにしてます。
- ・新幹線にはぜひ乗りたいので、とても期待してます。

【札幌延伸】

- ・札幌近伸後はただの通過駅となる
- ・函館が単なる通過点にならないことを願いたい。
- ・将来札幌延進になれば単なる通過駅になりかねないのでその対策を考慮しなければならない
- ・札幌までに行く間だけの賑わいで終わる感じがする
- ・札幌開業までに函館に観光客が来る強みをつくるべきだと思う。
- ・早く札幌まで来てほしい

【安全性、走行速度等】

- ・安全運行をお願いします
- ・JR北海道には、いろいろと事故が続いているので、しっかりと安全を確保してほしいです。
- ・事故のないよう十分に注意して行ってほしい。JR職員の皆様頑張ってください。
- ・技術の向上を希望です

4. 開業前の地元市民及び来街者の意識のまとめ

(1) 北海道新幹線の認知度と利用意向

北海道新幹線開業10か月前に、7割が開業予定時期を知っているものの、北海道以外では半数になる。新幹線駅の場所は半数以上が知っているが、北海道以外では2割になる。1年前（北海道新幹線開業1年10か月前）と比べて大きな変化はなく、認知度は上がっていない。

1年前に見られた函館市民の19歳以下、学生の認知度の低さは解消に向かっており、中学生、高校生、短大・専門・大学生で知っている人が増えているものの、他の年代や職業と比べて認知度がやや低い状態が続いている。新幹線開業に向けてさまざまなPR活動が行われているものの、特に学生向けの普及・啓発に課題を残している。

北海道新幹線開業後の利用意向は「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせると3割であり、1年前の4割から減少している。北海道以外では東北が若干増えているものの、中部以南が若干減っている。函館市民では新幹線の認知度がやや上がった19歳以下と学生で利用意向が下がっている。新幹線開業が近づき、現実的な選択につながっていると考えられる。

新幹線開業後の利用駅は函館、七飯、北斗在住者はほぼ「新函館北斗駅」、木古内在住者はほぼ「木古内駅」である。新函館北斗駅までの交通手段は自家用車がいずれも6～7割、路線バスが2～3割、アクセス列車は1～2割である。開業後に出張や旅行で関東方面へ行く時の交通手段は、現在、鉄道利用者が多い木古内で「新幹線利用」が多い。函館、七飯、北斗では飛行機が多いが、一部、開業後の乗り換えが考えられている。

ただ、新幹線の時刻表、運賃等が公表される前の調査であり、今後、利用意向等は状況次第で変わっていく可能性がある。開業後に継続的に調査を行い、意識と実際の差異、意識の変化を追っていきたい。

(2) 北海道新幹線開業による地元経済・社会への影響予測

北海道新幹線開業による地元経済・社会への影響予測は、おおむね肯定的で、6割が経済・社会全体に「プラス」であり、6割が観光客が「増える」、7割が東北・北関東との行き来が「良くなる」、6割が東北・北関東のイメージが「身近に感じるようになる」と回答している。企業の事業所数は少し厳しいが4割が「増える」、駅前・中心市街地の状況は半数が「開発が進む」と回答している。

これらはそれぞれの地元への影響を尋ねているため、居住地によって結果は変わってくる。居住地別に見ると、後述する並行在来線問題を有する木古内以外は、札幌も含めて結果はいずれもおおむね肯定的であり、新幹線沿線に限らず、新幹線開業が評価されている。

いずれも1年前と大きな変化は見られず、影響予測は継続的なものであると考えられる。

(3) 並行在来線問題への意識

並行在来線の一部がすでに廃止され、開業後に残りの部分の第三セクター化が予定されている木古内において、前述の新幹線開業による地元社会・経済への影響予測はあまり肯定的なものではない。1年前の調査時点では他の市町村在住者とあまり差が見られなかったが、今回の調査で比較的現状維持の結果となっている。

地元の経済・社会全体への影響は「影響なし」が5割、観光客数は「変わらない」が6割、企業の事業所数は「変わらない」が3/4、駅前・中心市街地への影響は「変わらない」が6割である。

すでに廃止された木古内ー江差間を利用していた人の、現在の交通手段は3/4が自家用車、廃止による代替バスの利用は15%である。その行き先まで行く回数が減った人が4割である。

開業後に第三セクター化される木古内ー五稜郭間を利用している人の、開

業後の交通手段は、6割が自家用車、第三セクター鉄道は3割である。

廃止及び第三セクター化によって自家用車への乗り換えがあり、並行在来線問題の影響が見られる。自由記載でも「新幹線ができて地方の交通不便になる」、「(新幹線開業に) 良いところがない」等の意見があがっている。

(4) 新幹線開業と観光

北海道以外からの函館への交通手段は、東北の3/4がJRであり、関東以南は7～8割が飛行機である。新幹線開業後、新幹線利用と回答しているのは、東北の6割、北関東の4割、南関東以南の1～4割である。飛行機からの乗り換えが考えられている。

函館市内の移動手段は、東北は2/3近くが市電・バス、関東以南は市電・バスとツアーバスであり、開業後も大きな変化がないと考えられる。

函館市内の宿泊は、北海道以外の人7～9割が宿泊しており、宿泊者の半数が2～3泊している。新幹線開業により宿泊及び宿泊数への影響が考えられ、開業後に調査を継続していきたい。

北海道新幹線開業による観光への波及については、自由記載でも資源を活かした周遊観光等、函館に限らず、受け入れへの取り組みを求める声があがっている。

地元の観光客受け入れの評価は、北海道新幹線沿線自治体居住者のいずれも「普通」または「どちらとも言えない」が多く平均的であった。新幹線沿線を居住地別に比較すると、市民のホスピタリティは木古内で「もっと改善すべき」が多く、道路や施設利用のマナーは函館と木古内で「もっと改善すべき」がやや多い。道路や公共スペースの清潔さは北斗で「良い」がやや多く、街の雰囲気や活気、観光スポットや内容、観光情報の提供は木古内で「もっと改善すべき」が多い。

地域に応じた対策が求められる。

観光客の動向については開業後に継続して調査を行い、比較分析を行う。

文献

- 1) 大橋美幸「北海道新幹線開業後の現況、函館市民及び来街者の意識調査」
函大商学論究47(1)、pp.1-53、2014年9月
- 2) 北海道道南地域平行在来線対策協議会「江差線（五稜郭・木古内間）における地方交通の確保方策」2010年5月
- 3) 長野市・上田市・小諸市・佐久市・千曲市・東御市・軽井沢町・御代田町・坂城町「しなの鉄道総合連携計画」2010年2月
- 4) 長野以北並行在来線対策協議会「長野以北並行在来線経営基本計画」
2012年3月
- 5) 八代市・水俣市・芦北市・津奈木町・薩摩川内市・出水市・阿久根市「肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」2009年6月
- 6) 道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道開業準備協議会「北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線経営計画」2014年7月

本研究は科研費（「北海道新幹線開業前後の沿線自治体及び事業者の動向－新幹線効果の事例分析」研究代表者 大橋美幸、課題番号26360072）の助成を受けたものである